Der Geöffnete
See-Hafen/

Worinnen nicht allein

Der meisten Nationen und Regenten, ingleichen fürnehmer See- und Handels-Städte in allen Theilen der Welt gewöhnliche

Schiff-Flaggen

Und andere See-Zeichen/

Sondern auch

Alle äusserliche und innerliche Theile eines vollkommenen

Schiffes/

Nebst vielen Merckwürdigkeiten/

So wohl in einer deutlichen Beschreibung Als zierlichen Kupffer-Figuren anmuhtig zu erblicken.

HAMBURG,
Bey BENJAMIN SCHILLERN, Buchhändlern im Thum/ ANNO 1705.

Der meisten Nationen und Regenten Schiff-Flaggen Und einige andere See-Zeichen.

JEde Nation führet ihre besondere Flaggen und Wimpels zur See/ durch deren gewisse Farben und Zeichen sich Durchl. Regenten, eben wie durch Wapen/ zu Wasser unterscheiden/ damit bey Schiff-Fahrten nicht allein einem jeden sein gebührender Respect erzeiget / sondern auch Freund und Feind leichtlich erkennet werden/ und sich einer vor dem andern desto besser hüten könne; wiewohl Feindliche Schiffe und See-Räuber offtermahls sich unterschiedlicher falscher Flaggen bedienen / damit sie sowohl die Schwächern bequemer überfallen / als auch den Stärckern füglicher entgehen mögen. Die Haupt-Flaggen nun werden nebst den Wimpels oben an des Mastes-Spitze auffgestecket / die ordinaire Lands-Flaggen aber wehen auff dem Hin-

tertheil des Schiffes von der Campanie, und sind der Figur nach/ bey den Christen bald Viereckigt/ bald Gespalten/ da solche bey denen Türcken stets wie ein Wimpel gespalten seyn. Doch findet sich auch hiernechst ein mercklicher Unterscheid an deren Ort und Stellung auff gewisse Masse/ allermassen die Admiralen ihre **Haupt-Flaggen** an dem Grossen-Maste; die Vice-Admiralen an dem Focke-Mast; und die Schouten by Nacht oder General-Lieutenants an dem Besaen-Mast fliegen lassen. Uberdiß kömmt die Führung des **Wimpels**/ oder einer langen schmalen gespaltenen Flagge/ allein denen hohen See-Officieren auff ihren unterhabenden Kriegs-Schiffen zu/ oder denen es auff besondere Zulassung verstattet. Die ordinaire **Landes-Flaggen** hingegen stehen zugleich denen Kauffardey-Schiffen und andern kleinern Fahrzeugen nach Gefallen frey/ und werden auff dem Hintertheil des Schiffes an einer Stange/ mit dem Ende nach dem Wasser zu/ auffgezogen: da dann sonderlich auff einer Revier die **Flagge** oben zusammen geschnüret/ und ein bey den Schiffern so genanntes **Schau** oder **Weiffe** daraus gemacht wird/ welches zum Zeichen dienet/ die Chaloupe des Schiffs/ so sie zu Lande oder anderswo sich befindet/ zurück zu ruffen: Wiewohl ein Schiff auch sonsten in der See/ wann es Noht leidet/ denen Vorüberfahrenden seine Gefahr damit entdecken kan. Dergleichen viereckigte Flagge führet ebenfalls die Chaloupe selbst/ hinten oder vorwärts/ wenn ein hoher Officier oder der Capitain sich wohin bringen lässet. Sonsten werden auch bißweilen gantz besondere Arten der Flaggen/ nach Gelegenheit der Zeit/ zur See gebraucht: als da sind die **Königliche Flagge**/ die

Flagge

Flagge zu Schlagen oder zu Fechten / so bey den Engeländern roht; bey den Frantzosen weiß; bey den Spaniern blau; bey den Vereinigten-Niederländern Oranien-Farbe; Die Reise- oder Fahrt-Flagge / die Raht-Flagge / wodurch der Admiral oder commandirende hohe Officier die andern Officiers der Flotte / zu nöhtiger Berahtschlagung / an Bord zu kommen befiehlet; Die Hülffs-Flagge / die Friedens-Flagge / zu welcher meist alle Nationen die weisse Farbe erwehlet. Man nennet auch wohl in einer Flotte das Schiff des Haupt-Officiers schlechterdings die Flagge. So offt nun ein geringers Schiff einem Königlichen Kriegs-Schiff begegnet / muß es nicht vor ihm übersegeln / sondern nach Gelegenheit des Windes / welcher die höchste Hand machet / in der Lee oder hinten umblauffen / die Top-Seegel von beyden Masten streichen oder fallen lassen / und wo es Stücke führt / mit ein oder mehr Schüssen grüssen / doch nicht Seite gegen Seite / sondern mit Wendung unter Wind. Die Königliche Flagge streichet vor niemand / und da dieses ein ander mit Macht suchen wolte / muß sie sich auffs eusserste wehren / und eher lassen zu Grunde schiessen. Wenn Schiffe überwunden / werden ihre Flaggen an das Touw-Werck oder Seile ihres grossen Mastes angebunden; sind es aber Galeeren / so bezwungen / müssen sie selbige hinten in dem Wasser nachschleppen lassen; da auch etwan in einem Treffen von denen feindlichen Schiffen einige Flaggen erobert / pflegt sie Gegentheil an das grosse Touw-Werck anzuhängen.

Bevor eine Flotte in See gehet / muß der

Admiral oder ander Haupt-Officier sich mit denen andern unterhabenden Capitainen und See-Bedienten wegen des Zeichen oder Signals vereinigen / dessen sie bey vorfallender Gelegenheit zu sicherer und schleuniger Nachricht bedürffen; und dieses geschiehet bey Tage / entweder mit Auffsteckung einiger Flaggen und Wimpels / oder mit Lösung einiges Geschützes; bey Nacht aber mit Anzündung einer Laternen und Loßbrennung der Stücke.

Als zum Exempel:

1. Wenn der Admiral des Tages will zu Segel gehen / pflegt er öffters vorhero / ehe er sein Ancker rühret / einen Schuß zu thun / auch wohl sein Bezaen loßzumachen / damit alle Schiffe Zeit haben mögen ihre Ancker auffzuwinden und Segel zu machen; Darauff / nach genommener Resolution von dem Schiffs-Raht / eine rohte oder blaue Flagge auffgestecket / oder ein ander Zeichen gegeben wird / auff welches alle Capitaine ihre Flaggen daselbst auch fliegen lassen / und mit ihm Segeln; Da dann / wenn Kauffardey = Schiffe convoyret werden / der Admiral sich nach dem unbesegeltesten Schiff von der Flotte richten / und seine Segel (sonderlich bey Nachts-Zeit) dergestalt vermindern muß / daß alle bequemlich bey der Flotte bleiben können / hingegen hat kein Schiff Macht desselben Schiff vorbey zu segeln / bey gewisser Straffe / sondern sind gehalten alle Abend und Morgen hinter ihm herzulauffen / es sey dann / daß die Umstände ein anders erfordern. Will aber der Admiral des Nachts zu Segel gehen / steckt er auff den Hintertheil des Schiffes zwo Laternen

auff /

auff/ und löset ein Stück/ sogleich sollen die übrigen Capitaines auch eine Laterne hinten auffstellen/ welche sie doch wieder wegnehmen müssen / wenn der Admiral die Dritte auffstecken läst.

2. So der Admiral des Nachts will lassen den Ancker fallen/ steckt er zwey Feuer oder Laternen hinten auff/ und die Dritte an die Touwen oder Seile des grossen Mastes/ nebst einem Stück-Schuß; alsbald sind die andern Schiffe auch eine Laterne hinten auff- und an den grossen Mast zu stellen/ verbunden/ welche sie nicht eher/ als nach dem Admiral abnehmen dürffen. Will er seinen Cours ändern/ steckt er hinten zuweilen auch drey Laternen auff/ ein wenig von einander/ oder die eine hinten am gewöhnlichen Ort/ die ander aber an dem grossen Maste/ und läst einen/ oder sonderlich bey neblichten Wetter/ zwey oder mehr Schüsse kurtz nach einander thun; Da dann alle andere Schiffe auch eine Laterne auffstecken/ und mit wenden/ auff daß einer vor dem andern sich hüten möge/ und nicht zu nahe an Boort komme/ oder Schaden zufüge: Bey welcher Gelegenheit dann auch (und daß die Schiffe besser bey einander bleiben/) die Trommeln und Trompeten stätig gerühret werden. Zu Zeiten muß auch ein jedes Schiff von der Flotte/ als es ebenfalls wenden will/ einen Schuß zur Antwort geben/ auff daß man die Schüsse zehlen kan/ umb zu mercken ob die Flotte bey einander ist. Des Tages läst man das Geesge hinten von der Campagne wehen.

3. Wenn ein Schiff von der Flotte des

Nachts etwa in einen unglücklichen Zufall gerahten / daß es entweder vom Feuer an einem Ort ergriffen / oder vom Wasser schadhafft worden / und Mast / Raa / Ruder oder Segel verlohren / oder ihm eine Lecke auch andere Verhinderung zugestossen / soll man alle Laternen an die Stangen des grossen Mastes / oder auch drey über einander in seine Wand auffstecken / bey Tage aber ein Roll-Tuch oder Bonnet von der Mast wehen lassen und einen Canon-Schuß thun / da denn jede übrige Schiffe des Nachts auch Laternen auffstecken / oder in ihre Wand hängen / und zur Stunde sich zu dessen Hülffe einfinden / auch nicht von ihm scheiden sollen / biß sie es / wo es anderst thuelich ist / in einen guten Haven gebracht. Solte aber ein Schiff in einigem Haven oder Rhede an Grund / oder ihme sonst einiger Schaden zukommen / so sollen alle andere Schiffe schuldig seyn / denen Nohtleidenden alle mögliche Hülffe zu leisten / und zum wenigsten vier und zwantzig Stunden nach ihnen zu warten / umb ihren Schaden zu bessern / oder ihnen von dem Grund abzuhelffen.

4. Da ein Schiff des Nachts oder bey dunckeln Wetter Land entdecket / oder einen flachen Ort in der See / da wenig Wasser ist / alsdenn soll es eine Laterne auff die Stange des grossen Mastes stellen / oder zwo Laternen / sägens-weise / eine die andere vorbey auff und nieder holen / auch einen Schuß thun / damit alle andere Schiffe sich gleich auff die andere Seite wenden. Bey Tage soll es gleichfalls einen Schuß thun / und von dem Wall oder Land abwenden / auff daß es die andern Schiffe warnen möge.

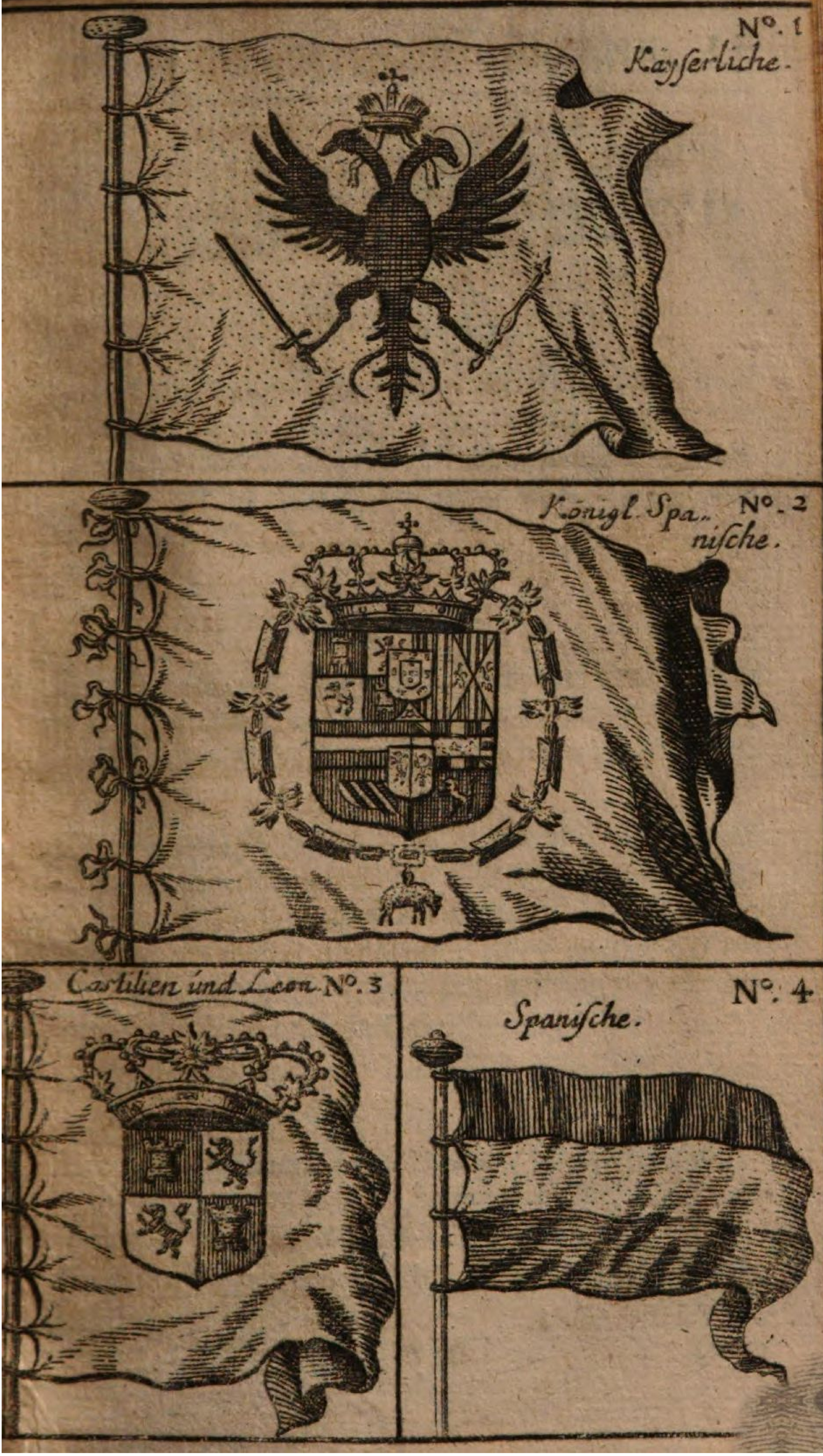
5. Wo

5. Wofern ein Schiff den Feind des Tages entdecket/ soll es eine rohte Flagge hinten auffstecken und ein Stück lösen/ des Nachts aber daselbst/ wie auch an dem mittlern Theil des grossen Mastes/ nebst Loßbrennung einer Canon/ eine Laterne auffhängen. So bald die andern dieses vernehmen/ sollen sie deßgleichen thun/ und den Feind zurück treiben; finden sie sich aber zu schwach/ sollen sie sich eiligst zum Admiral wenden/ und ihm davon Nachricht ertheilen. Verspühret auch sonsten jemand unter der Flotte einige frembde Schiffe/ soll er zum Zeichen von Unraht bey Tage einen oder mehr Schüsse thun/ und sein gros Mast-Segel einmahl auff und nieder holen; Bey Nacht soll er ebenfalls durch Schiessen solches zu erkennen geben/ ein Feuer auffstecken/ und sich nach dem Admiral wenden/ allda so lange verbleibend/ biß alle Schiffe bey ihm seyn/ und in guter Ordnung demselben folgen können.

6. Wenn der Admiral, nach Ansicht feindlicher Schiffe/ vor gut befindet/ selbe anzugreiffen und zu verjagen/ muß er an dem grossen Mast ein Zeichen oder Flagge auffstecken/ und mit einem Stück Losung geben/ da denn alsofort die best-besegelten Schiffe auff den Feind loßgehen und mit ihm schlagen sollen. Will aber der Admiral, daß man selben nicht weiter verfolgen soll/ pflegt er das ausgesteckte Zeichen/ durch Meldung eines Stückes oder Flagge/ wieder abzunehmen/ wodurch die nachsetzende Schiffe alsobald zurück zu kehren verpflichtet seyn.

7. Wenn jemand durch Sturm/Nebel/ oder sonsten von der Flotte verirret/ und darnach die Flotte oder einige Schiffe von derselben ansichtig/ oder auch von der Flotte selbst gesehen wird/ so sol das nechste Schiff von der Flotte zu einem Zeichen die Focke dichte auffgyen/ und das grosse Mast-Segel lauffen lassen/ desgleichen auch das abgeirrete thun/ und darauff aller möglichste Fleiß angewendet werden/ solches Schiff wieder zur Flotte zu bringen.

8. Wann der Admiral alle Capitaine an Bord zu haben begehret/ läst er die Flagge auff seiner Campagne, als ein Zeichen/ bey dem Stock auffziehen/ das Schiff auch wohl auff die Lee werffen/ umb dieselbe solchergestalt einzuwarten. Will er aber einen oder mehr alleine sprechen/ läst er einen Wimpel von seiner Bezaans-Ruthe wehen/ und demselben durch Verminderung seiner Segel/ oder daß er das Schiff auff die Lee wirfft/ Gelegenheit geben an Bord zu kommen: Doch geschicht dieses so wenig/ als es immer möglich/ damit die Schiffe in ihrer Reise nicht verhindert werden.


N°. 1
Käyſerliche.
Königl. Spa- niſche.
N°. 2
Caſtilien und Leon N°. 3
N°. 4
Spaniſche.

Schiff-Flaggen.

Käyser.

Führet einen schwartzen ausgebreiteten zweyköffigten Adler / in der rechten Klauen den Scepter / in der Lincken das Schwerdt haltend / welcher mit der Käyserlichen Krone bedecket / auff einer gelben Flagge. No. 1.

Spanien.

Die Königliche Flagge ist weiß / mit dem gekröhnten völligen Königlichen Wapen bezeichnet / und der Ordens-Kette des güldenen Vliesses umbgeben. No. 2.

Die Haupt-Flagge von Castilien und Leon ist weiß / mit beyder Königreiche gekrönten vierfeldigen Wapen / worin 1. und 4. ein gülden oder gelb dreyzinnigtes Castel im rohten Felde / wegen Castilien; 2. und 3. ein rohter gold-gekrönter Löwe im silbern Felde / wegen Leon. No. 3.

Sonst führen sie auch insgemein rohte / gelbe und blaue Balcken-Streiffen. No. 4.

Die Spanischen Niederlande führen das Burgundische rohte zackigte Andreas Creutz auff einer weissen Flagge. No. 5.

Ingleichen vorgemeldtes Creutz auff einer blauen Flagge.

Hiernechst auch drey Balcken-streiffen/ deren erste roth/ die andere weiß/ worauff das rothe Burgundische Creutz/ die dritte gelb. No. 6.

Ostende in Flandern führet zweene Balcken-streiffen/ roth und gelb. No. 7.

Portugal.

Die Königl. Portugisische Flagge ist weiß/ mit dem Königl. gekrönten Wapen in der Mitten/ und der Ordens-Kette Jesu Christi umbhänget. No. 8.

Sonsten führen die Portugisen rothe/ weisse und blaue Band-streiffen/ mit einem schwartzen Creutze in der Mitte bedeckt/ und noch einem andern silbern Neben-Creutze im Frey-Quartier. No. 9.

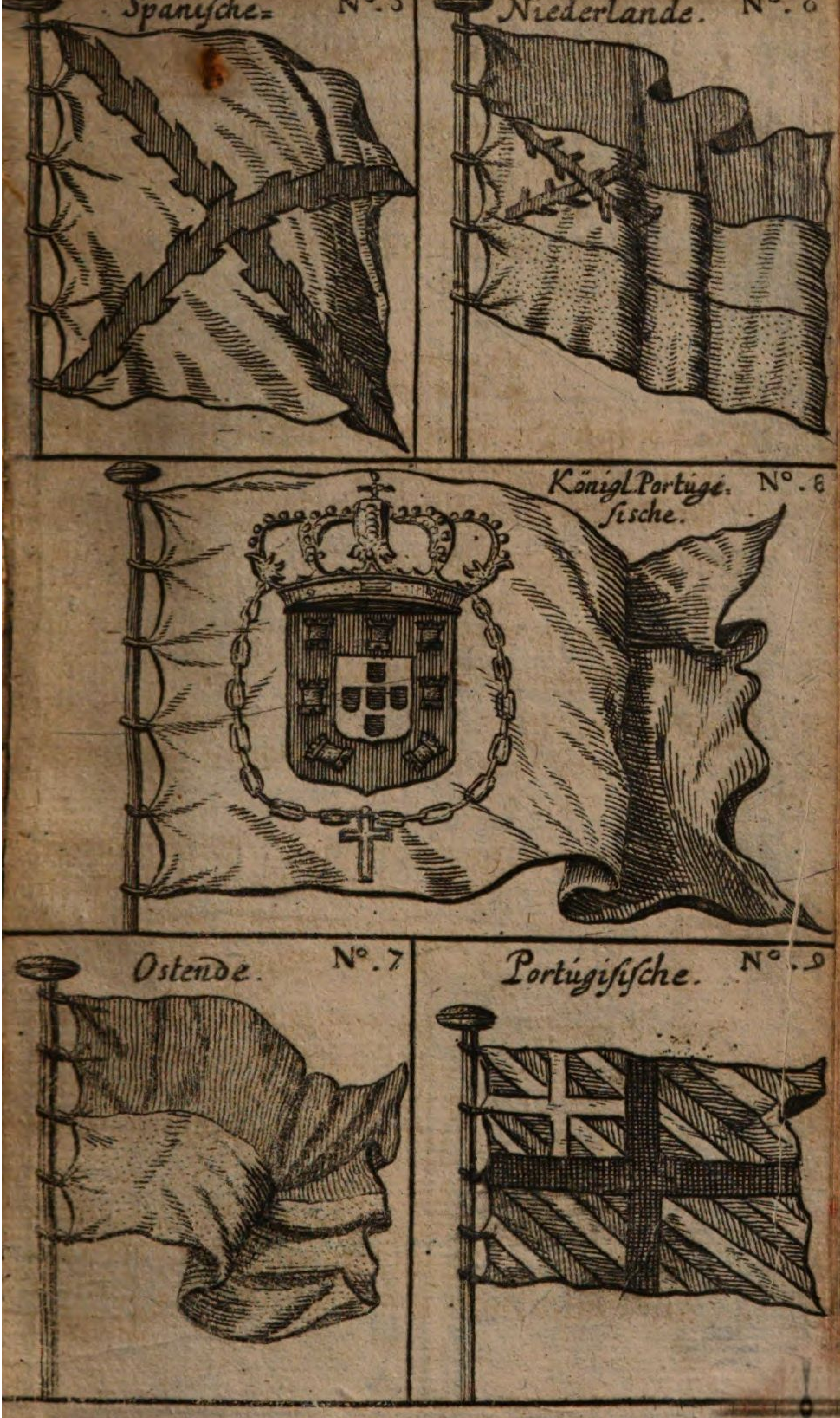
Die Portugisische See-Stadt Port à Port führet sechs grüne und fünff weisse Balckenstreiffen/ eins umbs ander. No. 10.

In Indien und America führen die Portugisen eine weisse Flagge mit einer güldenen Sphére, worauff oben eine blaue Kugel mit einem rothen Creutze/ und zwey güldenen Knöpffen zur Seite gestellet.

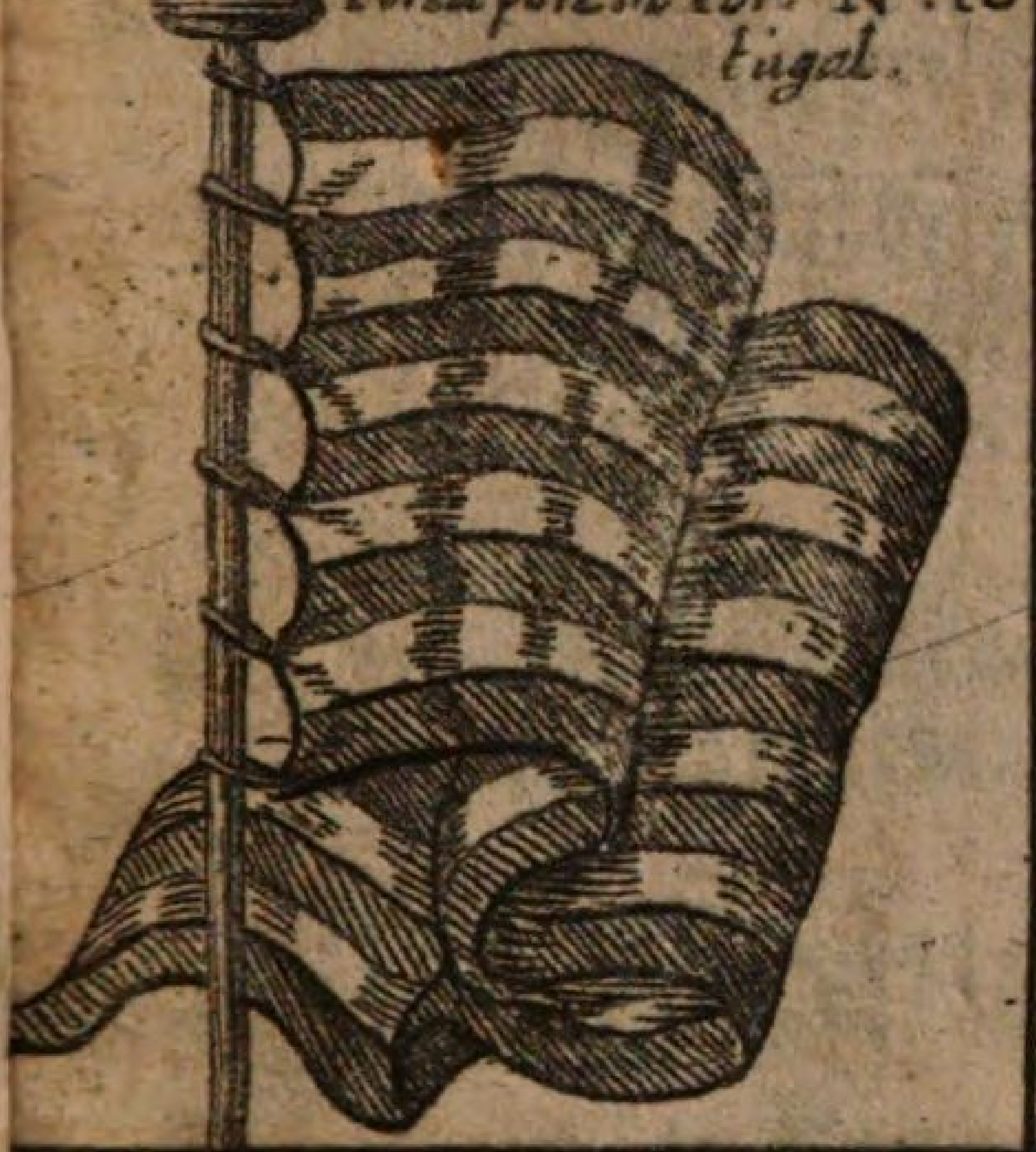
Imgleichen eine weisse Flagge mit einer rothen Sphére, auff güldenem Fusse/ nebst einer darüberstehenden blauen Welt-Kugel mit güldenem Horizont und rothem Creutze/ dergleichen Creutz auch auff beyden Seiten angefüget.

Zuweilen eine weisse Flagge/ mit dem Königl. gekrönten Wapen zur Rechten/ in der Mitten der erstbezeichneten rothen Sphére mit güldenen Seiten-

Knöpffen


Spaniſche.
Niederlande.
Königl. Portugi-
ſische.
N°. 8
Ostende.
N°. 7
Portugiſiſche.
N°. 9

Porta port in Portugal. N°. 10

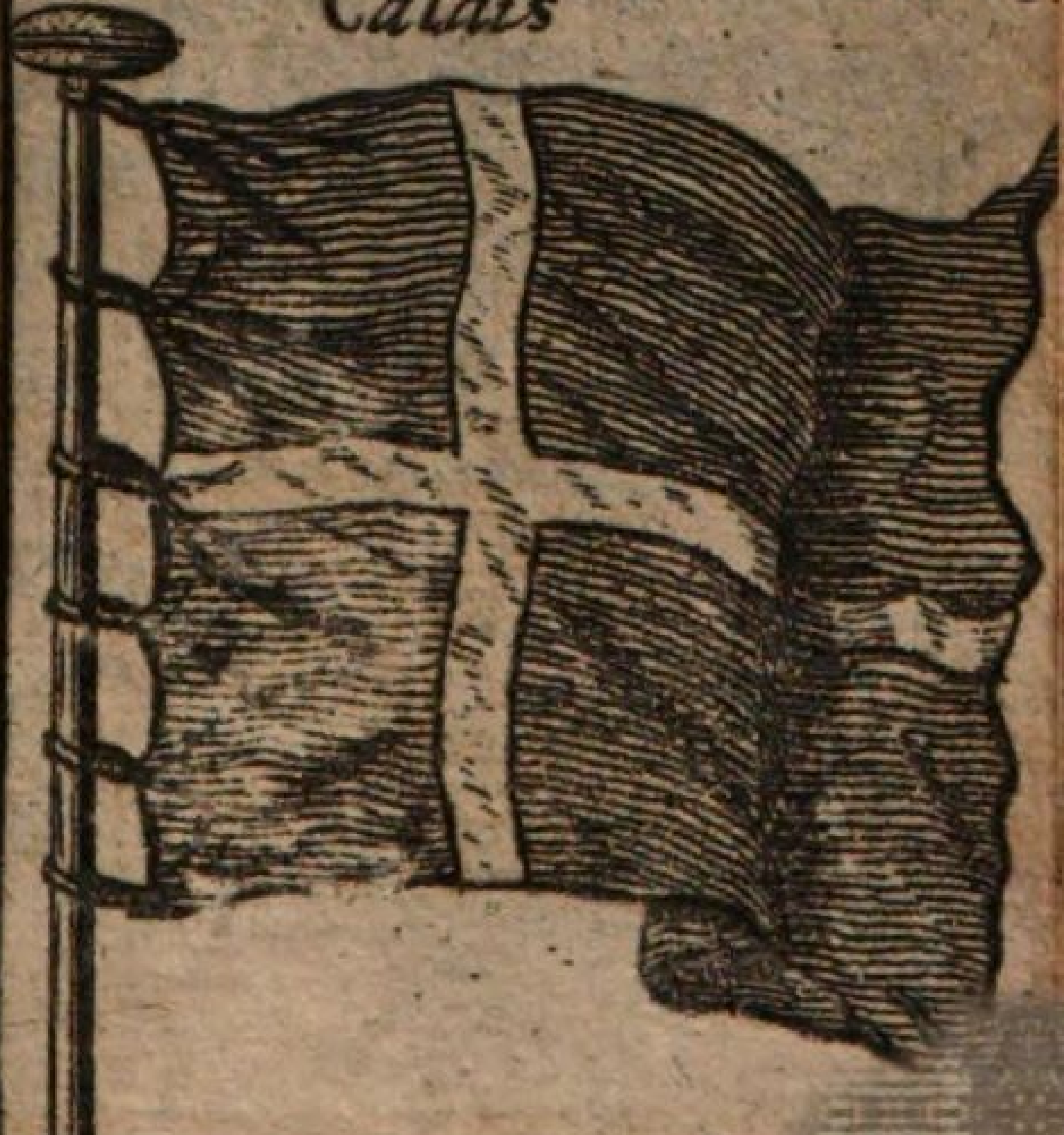


Portugisen in Indien. N°.

Königl Frantzösische. N°. 1

N°. 13
Französische Galeren.

Calais N°. 14



Knöpffen und Füsse / zur Lincken aber einem schwartz-bekleideten Münch / in dessen rechter Hand ein roht Creutz / in der Lincken ein rohtes Pater Noster zu sehen.

Aus dieser Flagge können die beyden ersteren gar leicht erkennet werden. No. 11.

Franckreich.

Die Königliche Flagge ist weiß mit güldenen Lilien besäet / und dem Königlichen gekrönten Wapen in der Mitte / so mit der Ordens-Kette / und zweyen Engeln zu Schildhaltern / umbgeben. No. 12.

Sonst ist die Frantzösische Flagge schlecht weiß / wiewohl eine jede Esquadre die Farbe ihrer Province führet / wobey doch die weisse Flagge auff dem grossen Maste wehet.

Die Galeeren führen rohte mit güldenen Lilien um und um bestreuete Flaggen / mit dem Königlichen gekrönten Wapen und Orden in der Mitte. No. 13.

Kauffardey-Schiffe führen bald ein silbern oder weiß Creutz in blauer Flagge / bald ein weiß Creutz im blauen Frey-Quartier und weisser Flagge / bißweilen eine Flagge mit drey weissen und drey blauen Balckenstreiffen. Nach ersterer Art führet es auch Calais, No. 14. nach letzterer Duynkercken in Flandern. No. 15.

Engeland.

Die Königliche Flagge ist weiß / mit dem völligen Königlichen Wapen und Schildhaltern in der Mitte. No. 16.

Bißweilen bestehet sie nur allein aus dem Königlichen Wagen / so die gantze Flagge bedecket. No. 17.

Die Admirals-Flagge ist roht / mit einem gerade auffwärts gestellten silber-weissen Ancker / so mit einem weissen Touw Schlangen-weise umwickelt. No. 18.

Wenn die Flotte starck ist / und sie 3. Esquadres und 9. Vertheilungen hat / befindet sich bey jeder von beyden letztern auch ein Admiral, deren einer oben auff dem grossen Maste eine weisse Flagge / und auff dem Hintertheil des Schiffes ein roht Creutz in silbern Frey-Quartier und gleichfarbiger Flagge führet / und insgemein die weisse Esquadre genennet wird; Der ander Admiral hat am grossen Maste eine blaue Flagge / nebst einer andern hinten über dem Spiegel gestellten blauen Flagge / mit einem rohten Creutze im silber-weissen Frey-Quartier / wovon ihr der Nahme der blauen Esquadre beygelegt.

Sonst führet auch der Vice-Admiral eine besondere blaue Flagge / welche sie Jac nennen / mit einem schlechten mit silber eingefaßten Creutze / nebst einem darzwischen gesetzten Andreas-Creutz mit rohten Rande No. 19. Doch siehet man dieses Englische Jac ebenfalls von allen Königlichen Schiffen / und denen so dem König dienen / vornen vor

der

Königl. Englische. N°.1

N°.15 Düijnkerke.

Königl. Englische. N°.1

Englische Admiral. N°.18

Englische Jac. N°.1

Englische Kauf. fardeij.
N°. 20
Schottland.
N°. 2
Schottland.
N°. 22
Irrland.
N°. 2
N°.
PROT. RELI
THE LIB OF ENG.
FOR THE
IE MAINTIENDRAY
Des Printzen von Oranien Haupt: Flagge bey der Expedition nach Engeland.

der Boegspriet abwehen / welches hingegen ein Kauffardey-Mann nicht führen darff.

Die gewöhnliche Englische Flagge ist roht / mit einem rohten Creutze im Frey-Quartier. No. 20.

Schottland führet eine blaue Flagge mit einem rohten Creutze im Frey-Quartier. No. 21.

Ingleichen eine rohte Flagge mit einem silber-weissen Andreas-Creutze im blauen Frey-Quartier. No. 22.

Irrland eine weisse Flagge mit einem rohten Andreas-Creutz. No. 23.

Zum ruhmwürdigsten Gedächtniß der höchst-glücklichen Expedition, welche Weyl. Ihro Majest. als Printz von Oranien, Erb-Stadthalter und Capitain General der Vereinigten-Niederlande / den 11. Nov. st. n. 1688. nach Engeland unternommen / wird billig seyn / auch selbige Flaggen allhier abzubilden.

Die Haupt-Flagge war weiß / mit dem grossen Nassau Oranischen und Englischen zusammen-gesetzten gekrönten Wapen und dabeystehenden Schildhaltern gezieret. Der gantze Schild war gespalten und getheilet / und also vierfeldig. Das 1. Feld ist wieder gespalten / bestehet aus dem Nassauischen güldenen auffgerichteten Leoparden in blauer (mit güldenen Zetteln besäeter) Feldung; und einem rohten blau-gekrönten auffgerichteten Leoparden mit blauer Zung und Klauen im Golde / wegen Catzenellenbogen. Das kleine Hertz-Schild mit einem schwartzen Balcken in Gold / bezeichnet Meurs. Das 3. Quartier auch gespalten / hat zur Rechten

einen silbernen Balcken in roht / wegen Viande; zur Lincken zwey güldene blau-gekrönte Leoparden über einander mit blauen Zungen und Klauen / im rohten Felde / wegen Diest. Hierüber stehet ein klein rohter Schild mit einem silbernen zinnigten Balcken / wegen Büren. Auff das Hertz dieser beyden Felder ist noch ein quadrirter Schild gestellet / dessen 1. und 4. Feld eine güldene Bandstreiffe im rohten / wegen Chalon; das 2. und 3. ein blau Horn im golde / wegen Oranien; nebst einem kleinen gold und blau-gewürffelten Hertz-Schilde / so Geneve andeutet. Die andere Wapen-Helffte ist der Englischen Königreiche / so schon aus dem Haupt-Wapen bekandt. Uber dem Wapen stunden die Worte: For the Protestant Religion, and the Liberty of England, Das ist: Vor die protestirende Religion und Freyheit in Engeland. Und drunter: Je Maintiendray, Ich wil es behaupten. Oben über der Flagge wehete der Admiral-General Wimpel / mit einem rohten Creutz / in weiß und roht / weiß und blauen Balckenstreiffen. No. 24.

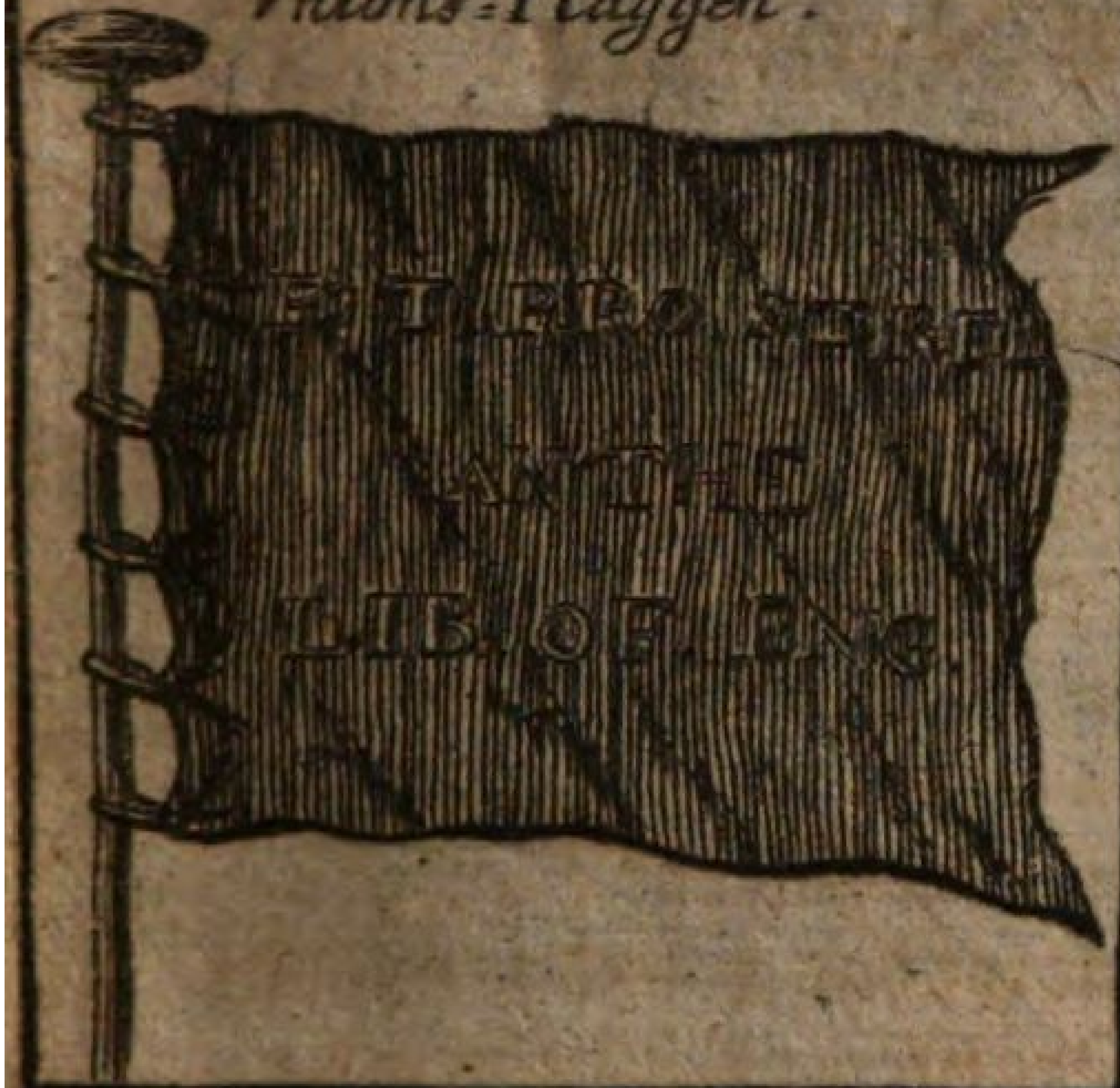
Der andern Admiralen und Capitaines Flaggen (Unions-Flaggen genandt) waren roht / mit vorigen weissen Englischen Worten. No. 25.

Dennemarck.

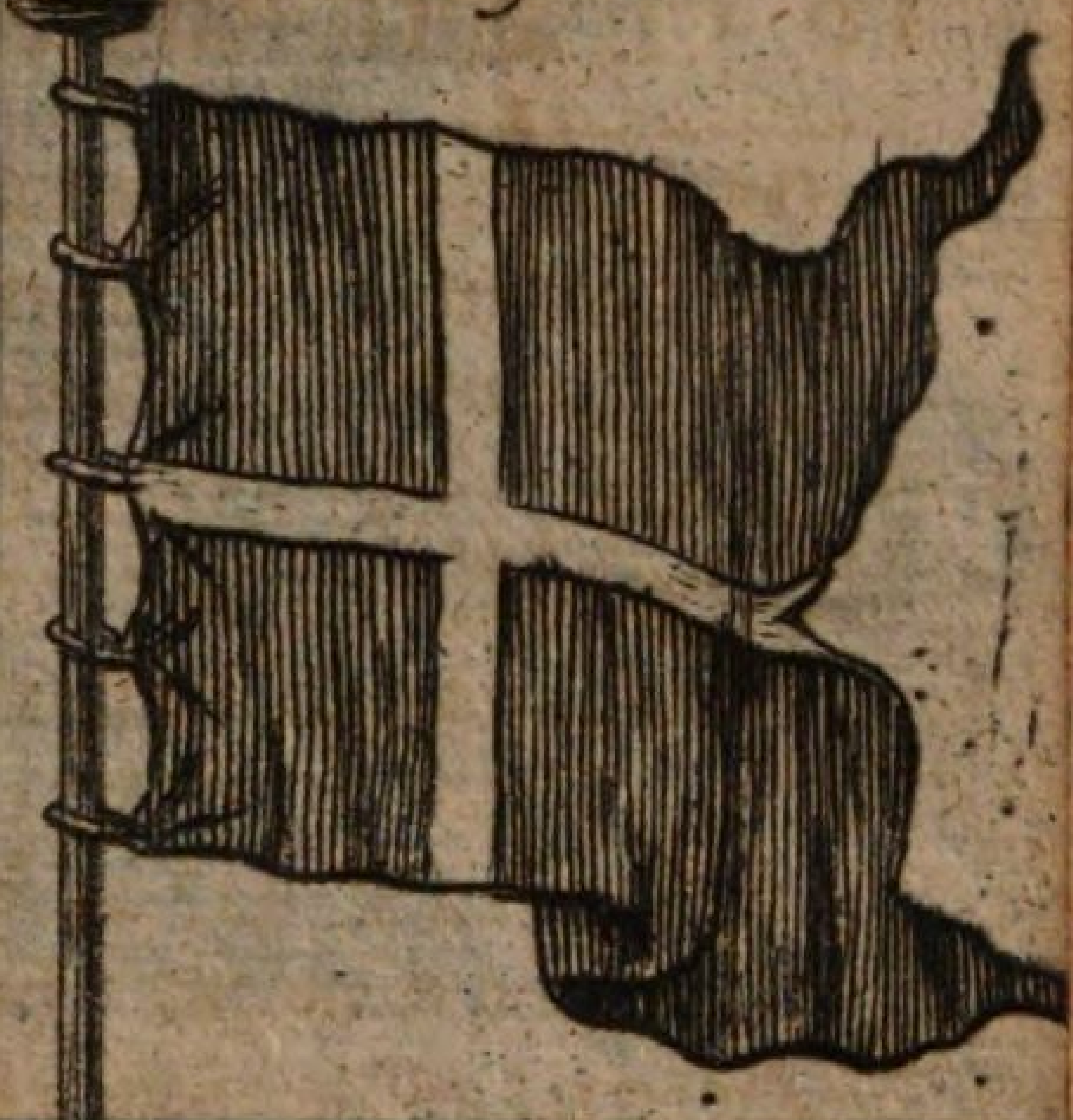
Führet ein silber-weisses Creutz / in rohter gespaltener Flagge. No. 26.

Die Königliche Flagge ist gleichfalls roht / mit einem silber-weissen Creutz / gespalten. Man siehet

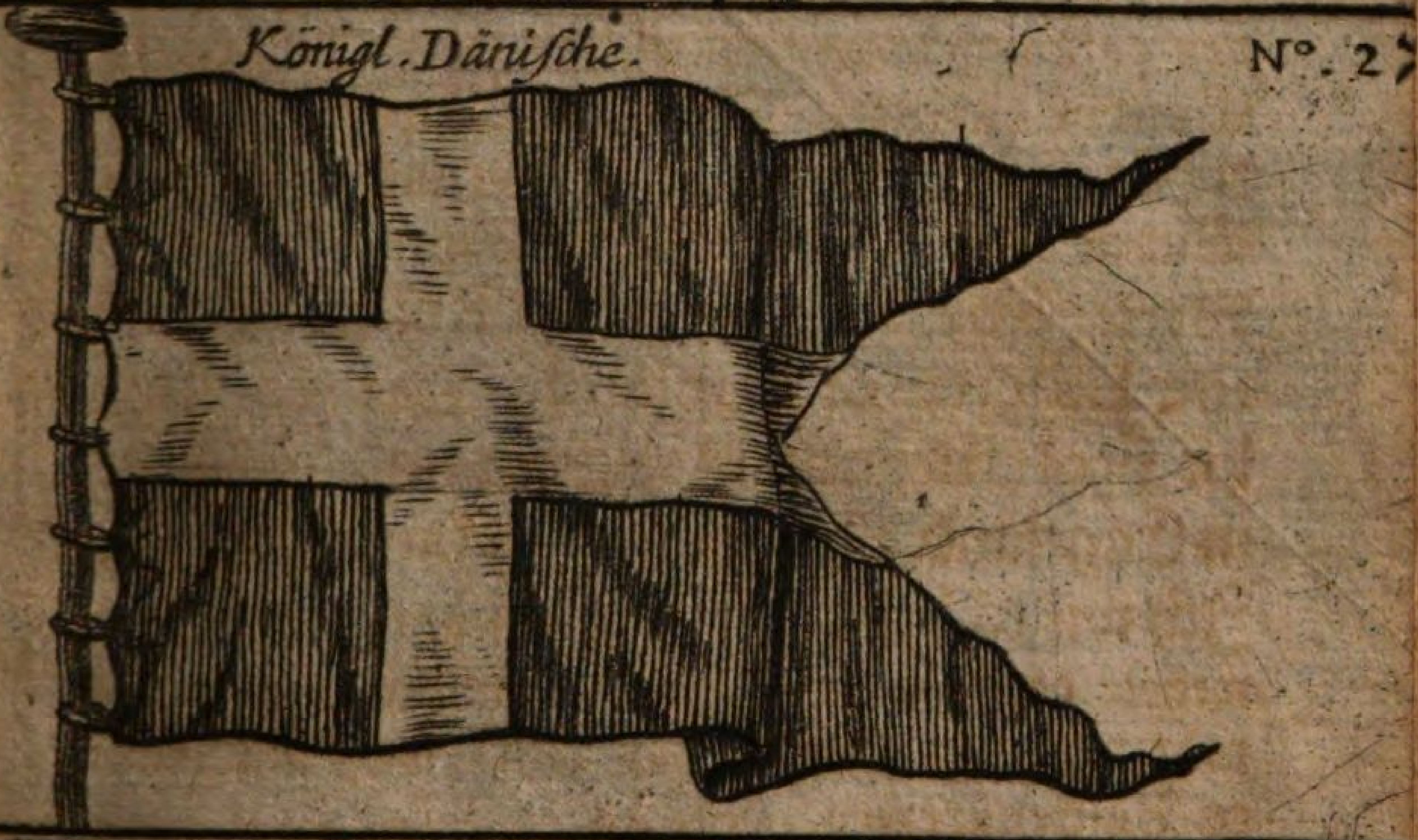
auch



Vnions-Flaggen. N°. 25



Dänische. N°. 26



Königl. Dänische. N°. 27

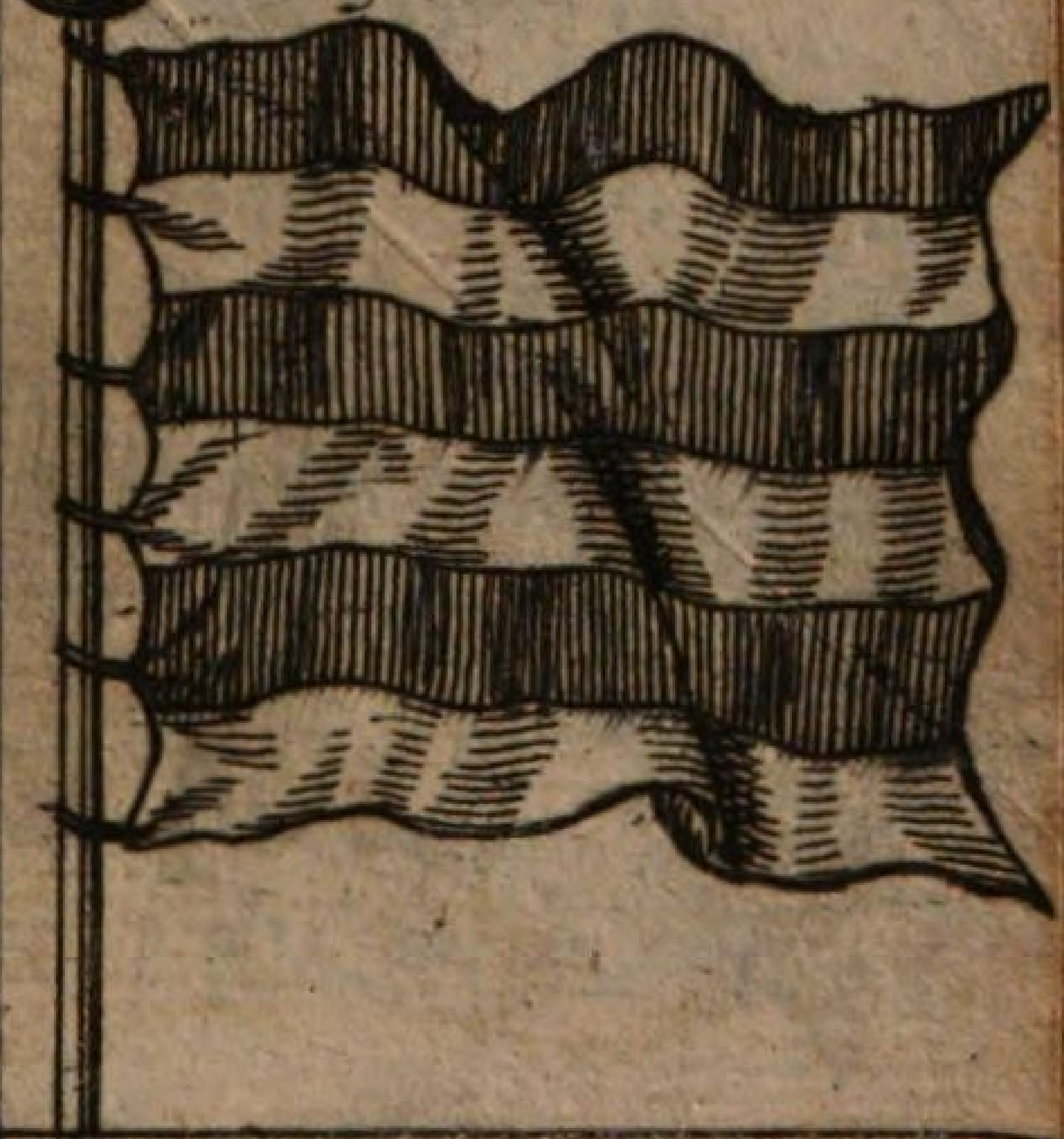
Bergen in Norwegen. N°. 28

Schleswig-Holstein N°. 2[illegible]

Konigl. Schwedysche. N°. 30

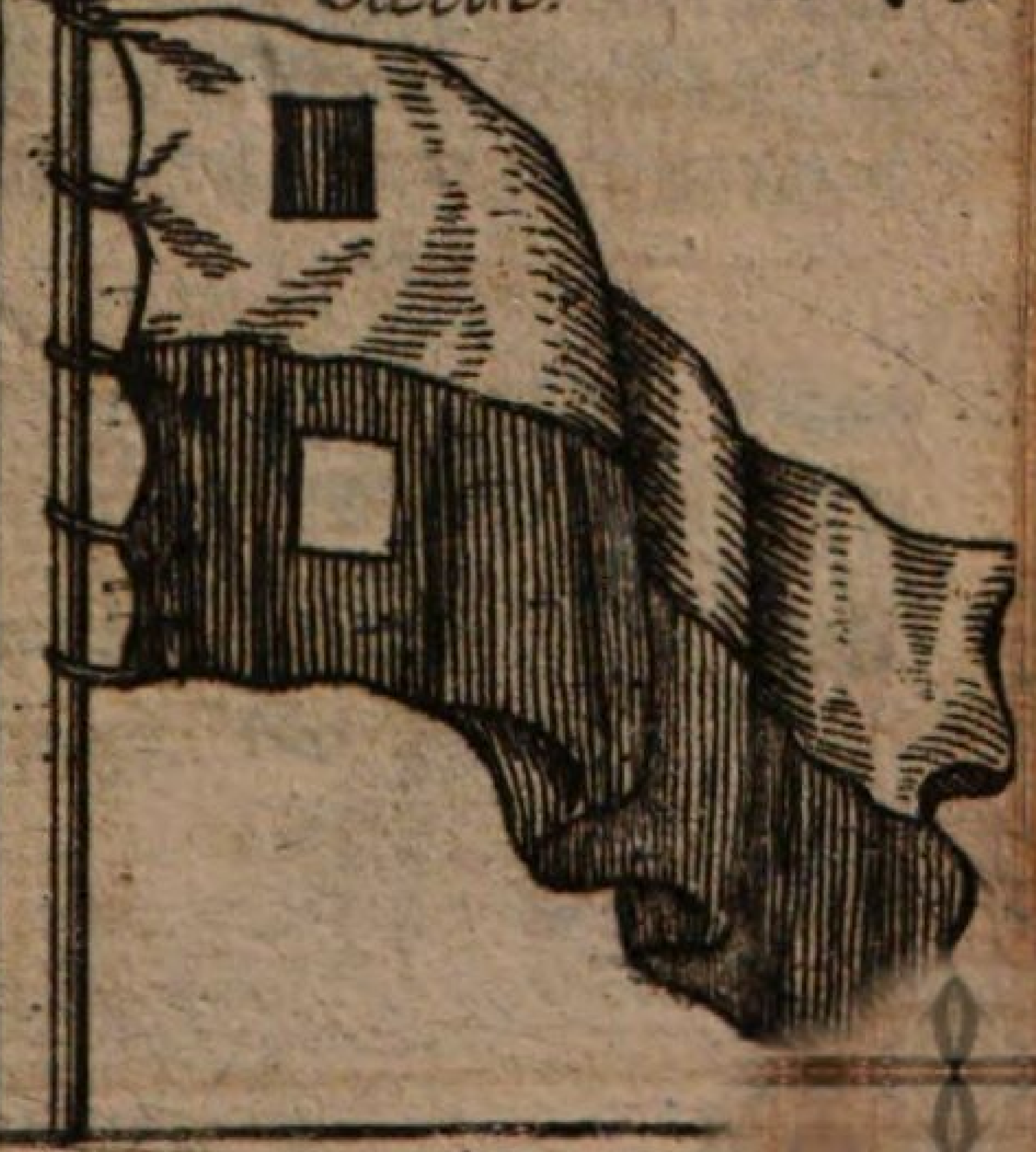
Stralsund. N°. 31

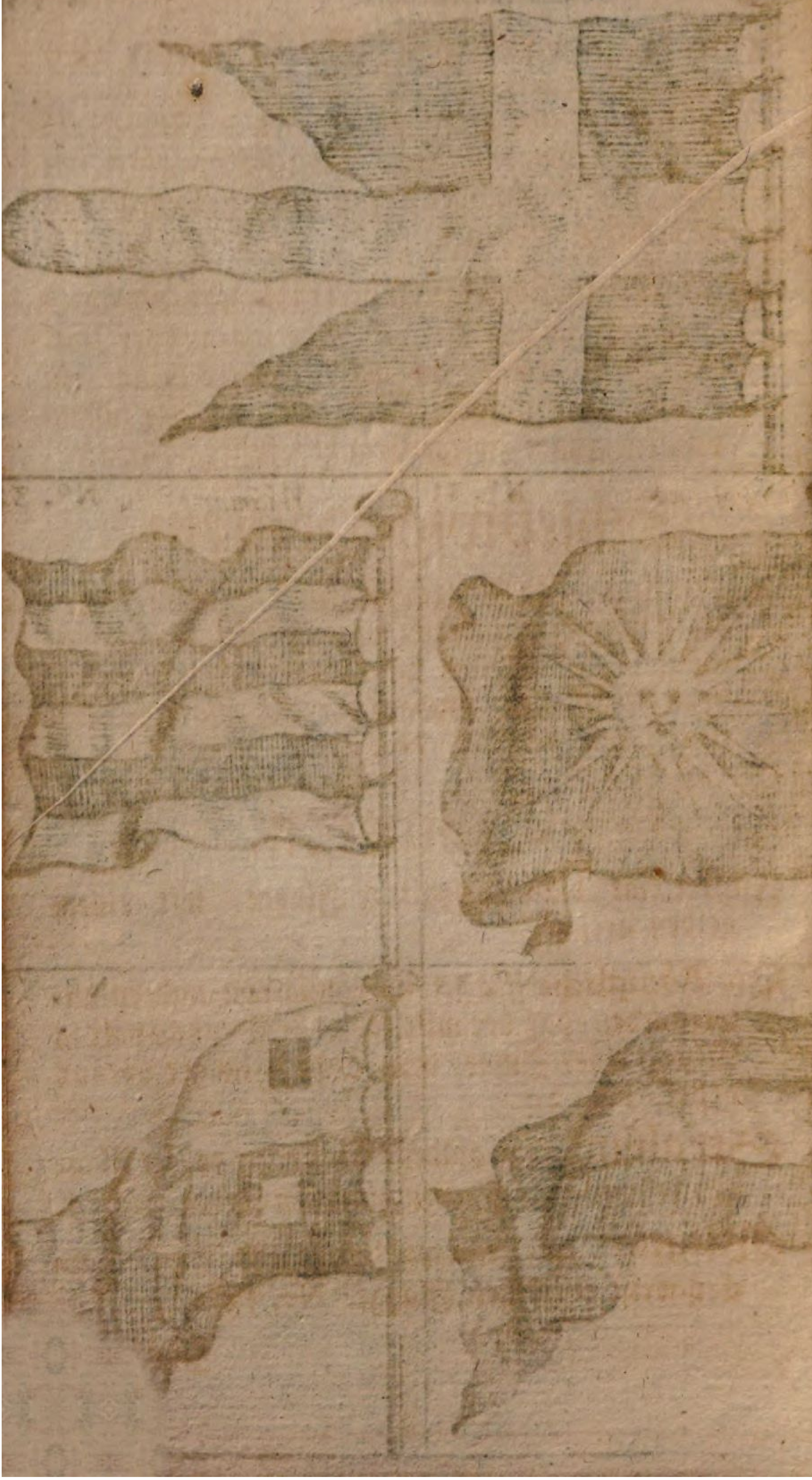
Wismar. N°. 32



Rostock. N°. 33

Stetin. N°. 34





auch einige mit einem viereckigten weissen Hertz-Schilde / worauff Jhro Majestät Nahmen mit gezogenen Buchstaben F und einer güldenen Crone bedecket. No. 27.

Bergen in Norwegen führet roht / mit gemeldten weissen Creutz und Hertz-Schilde / worauff der Nordische rohte Löwe / in dessen rechter Klaue ein Schwerd mit blauem Griffe / umb welches zusammen ein grüner Zweige-Crantz gestellet. No. 28.

Schleßwig-Holstein.

Führet eine rohte Flagge / worauff 2. blaue Löwen einer über dem andern / wegen Schleßwig / welche zu beyden Seiten mit dem Hollsteinischen silbern Nessel-Blat umbgeben / die zusammen mit einer Crone bedecket. No. 29.

Schweden.

Führet eine blaue gespaltene Flagge / mit einem gelben Creutze.

Die Königliche Flagge ist eintzig von andern unterschieden / daß der mittlere gelbe Creutz-Spalt in Gestalt einer Zunge / drey Schuhe länger voraus gehet. No. 30.

Stralsund eine güldene Sonne in rohter Flagge / bißweilen auch einen güldenen Stern. No. 31.

Wißmar eine sechsmahl roht und weiß / Balcken-weise gestreiffete Flagge. No. 32.

Rostock

Rostock drey Balckenstreiffen / blau / weiß und roht. No. 33.

Stettin führet eine weiß und roht getheilte Flagge / darin hinterwärts bey der Stange ein roht / und unten ein weiß Quadrat gezeichnet. No. 34.

Bremen führet 5. rohte und 4. weisse Balckenstreiffen / welche hinterwärts gegen die Stange zu / mit weiß und rohten kleinen Viereck / wechselsweise bemercket. No. 35.

Riga in Liefland / blau mit einem gelben Creutz / in dessen Mitte das Rigische Wapen / so aus 2. Creutzweise gelegten Schlüsseln / sampt einem darüber schwebenden kleinen Creutz bestehet. No. 36.

Reval in Liefland / sechsmahl gestreifft von blau und weiß. No. 37.

Pohlen.

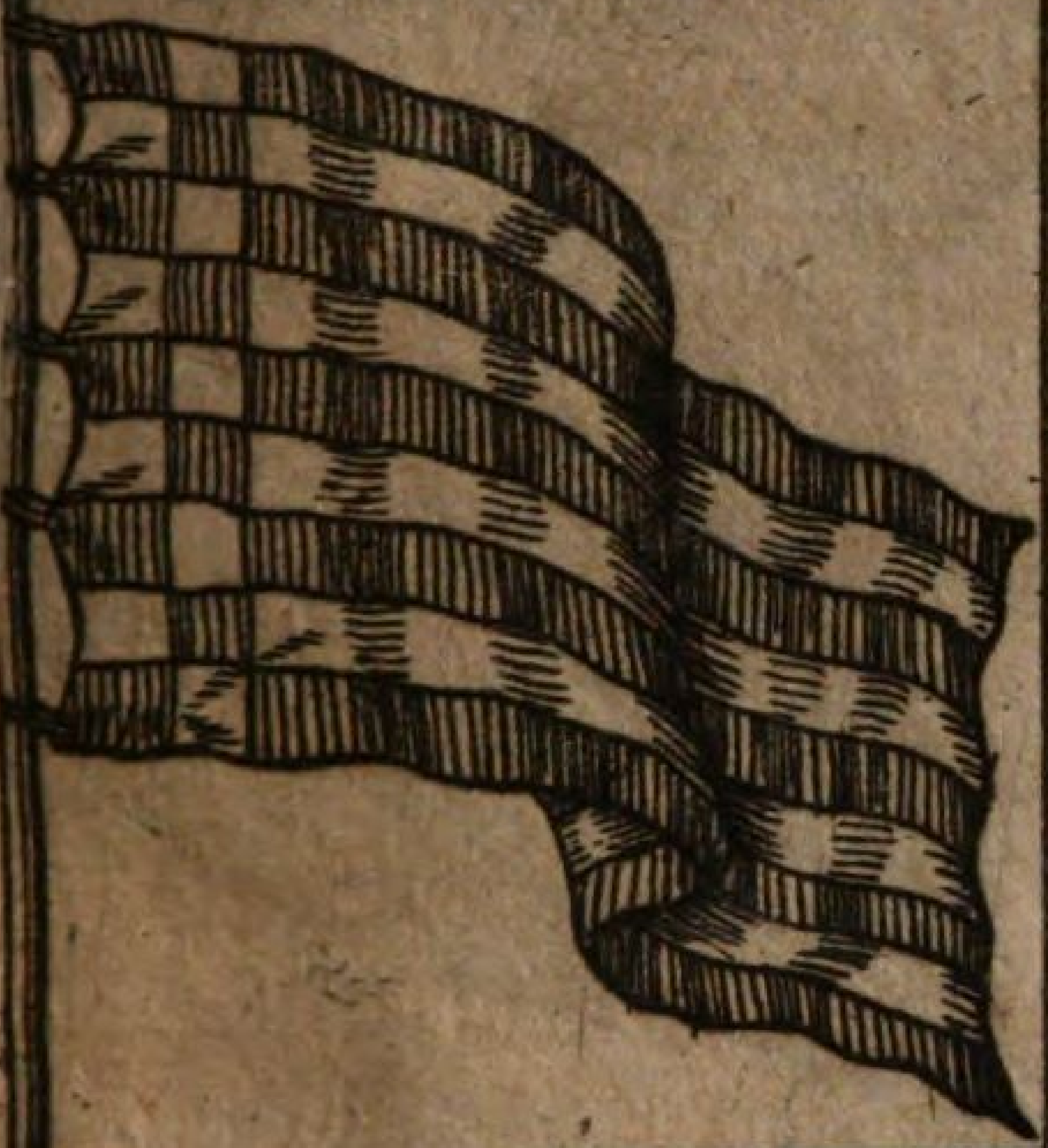
Die Königliche Flagge ist roht / worin man einen aus blauer Wolcke herfürgehenden und mit Gold und Linnen bekleideten Arm / so einen silbernen Säbel mit schwartzem Griffe zum Hiebe hällt / erblicket. No. 38.

Dantzig führet zwey (auch bißweilen vier) weisse über einander gestellte und mit einer güldenen Crone bedeckte Creutze / in rohter Flagge. No. 39.

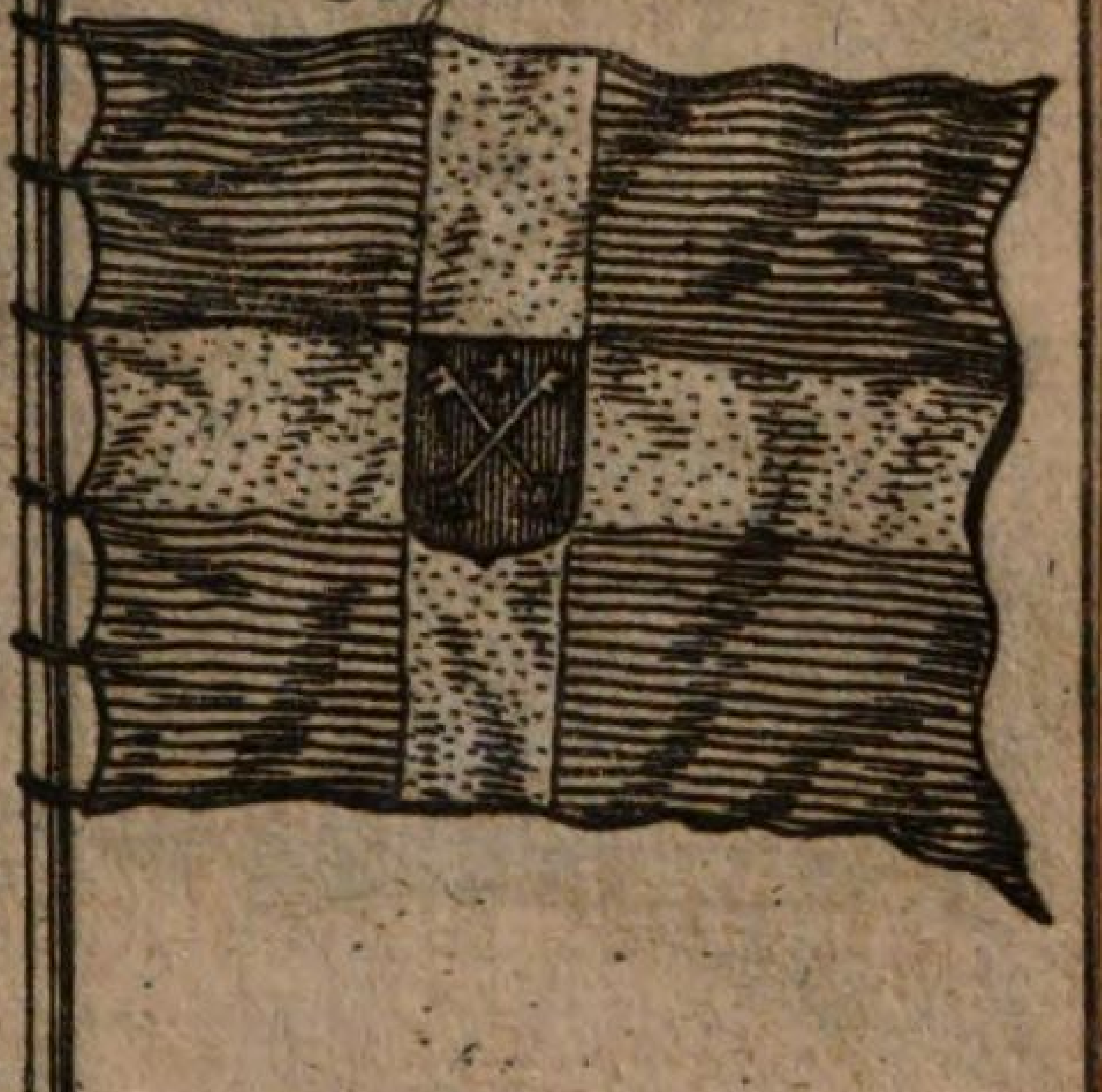
Elbing hat ein klein roht Creutz in weisser / und ein solch weisses Creutz in rohter Balcken-streiffe. No. 40.

Der

Bremen. N°. 35

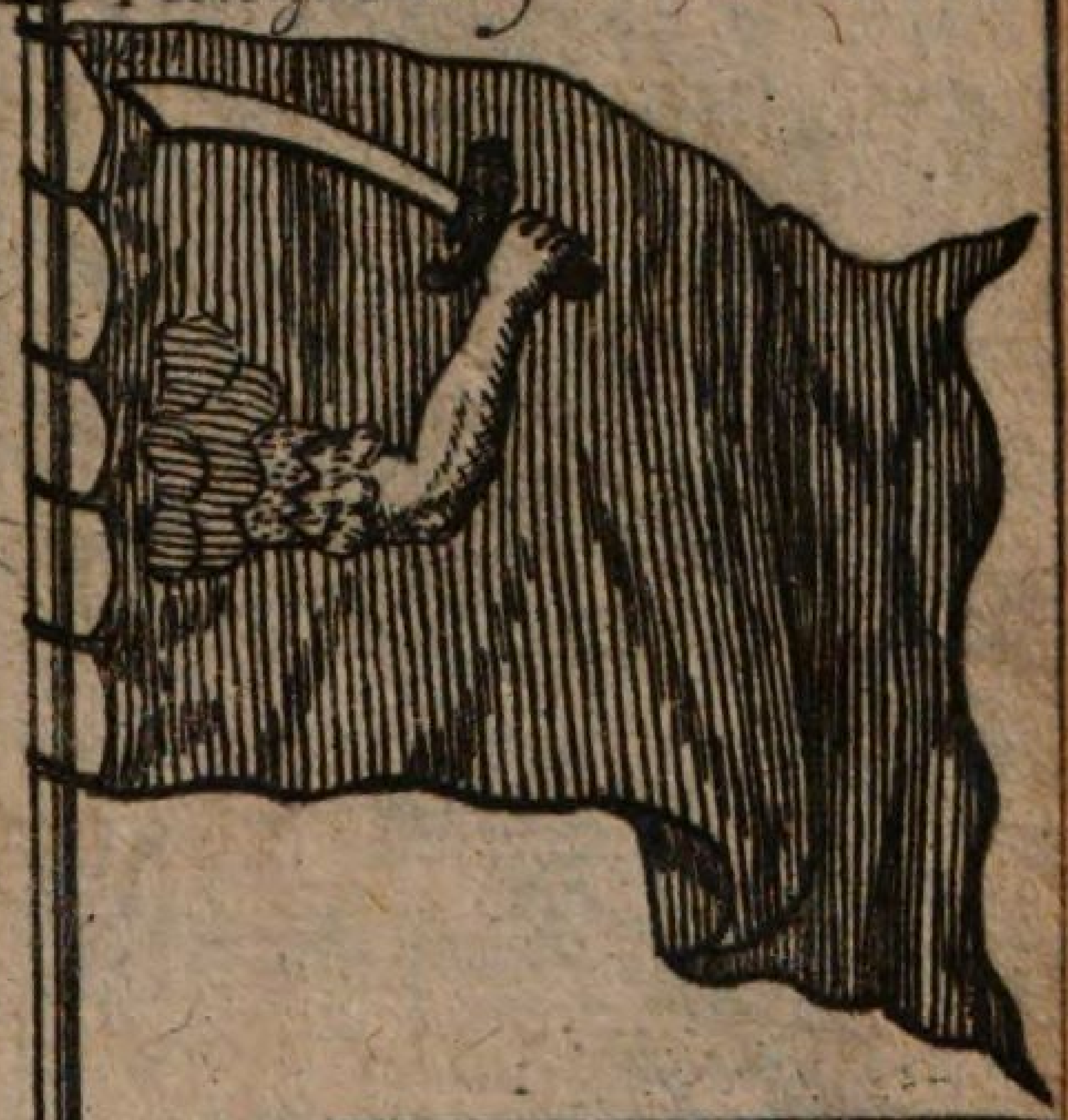


Riga.



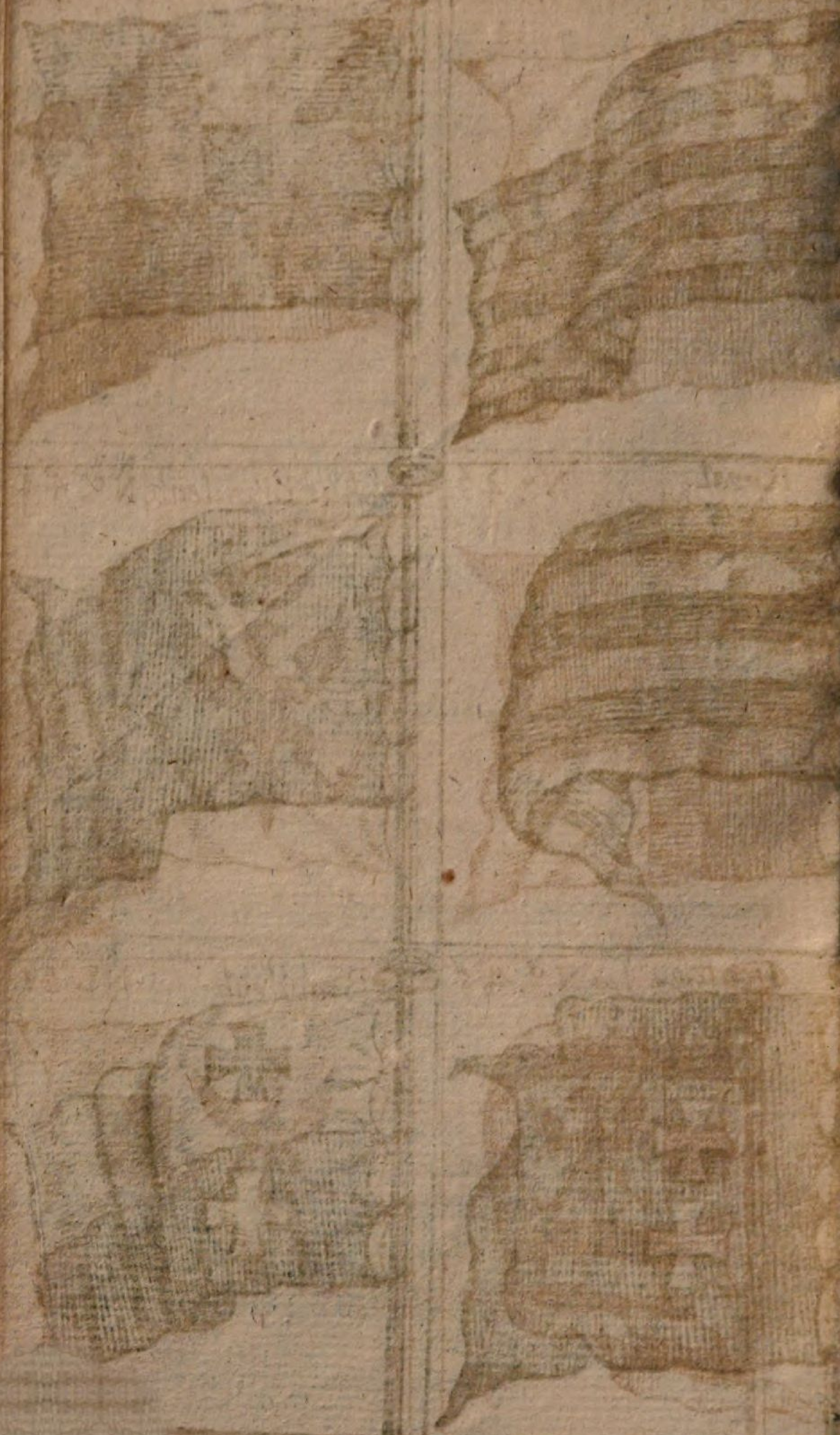
Reval. N°. 37

Königl. Polnische. N°. 38



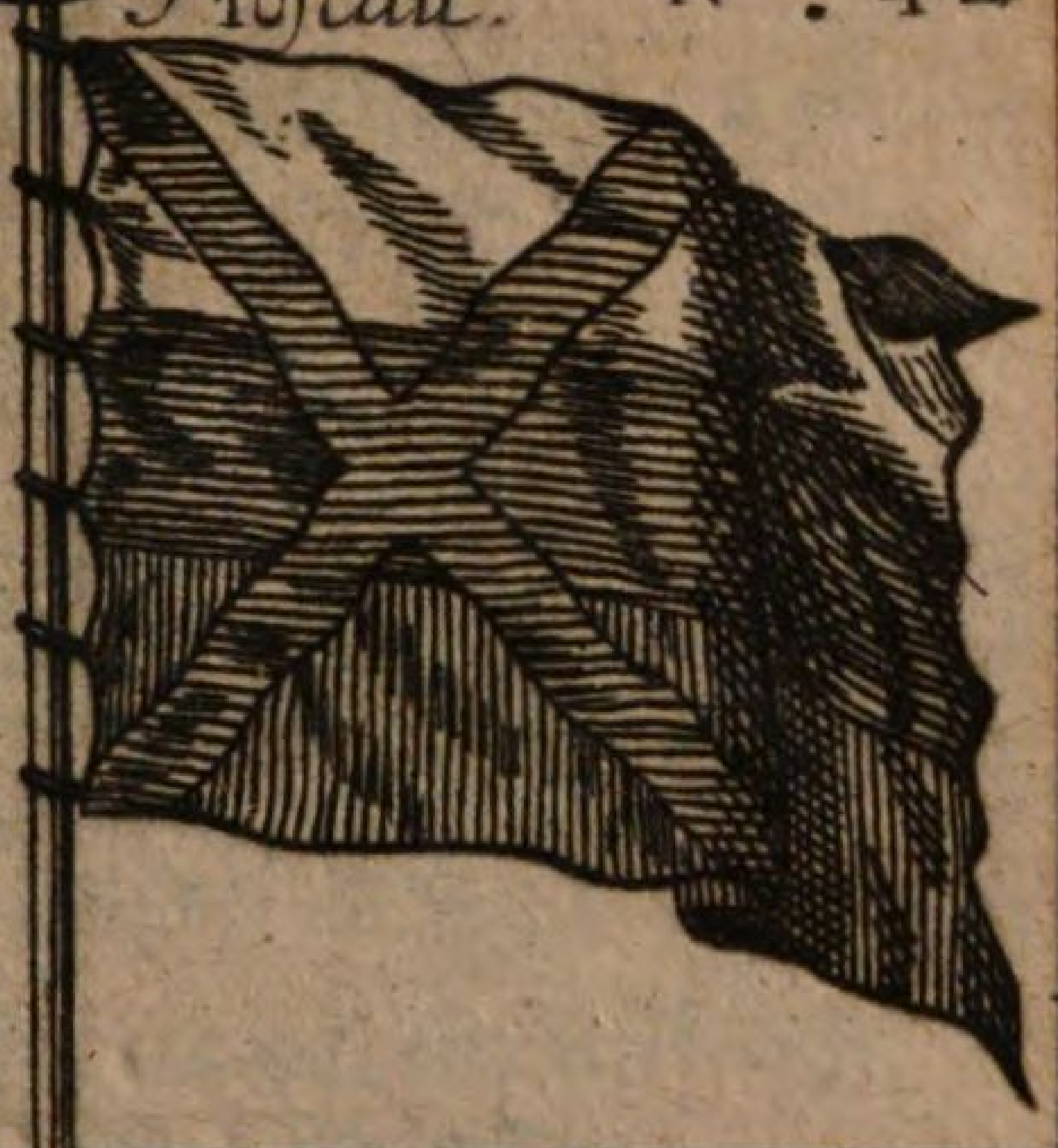
Dantzig. N°. 39

Elbing. N°. 40

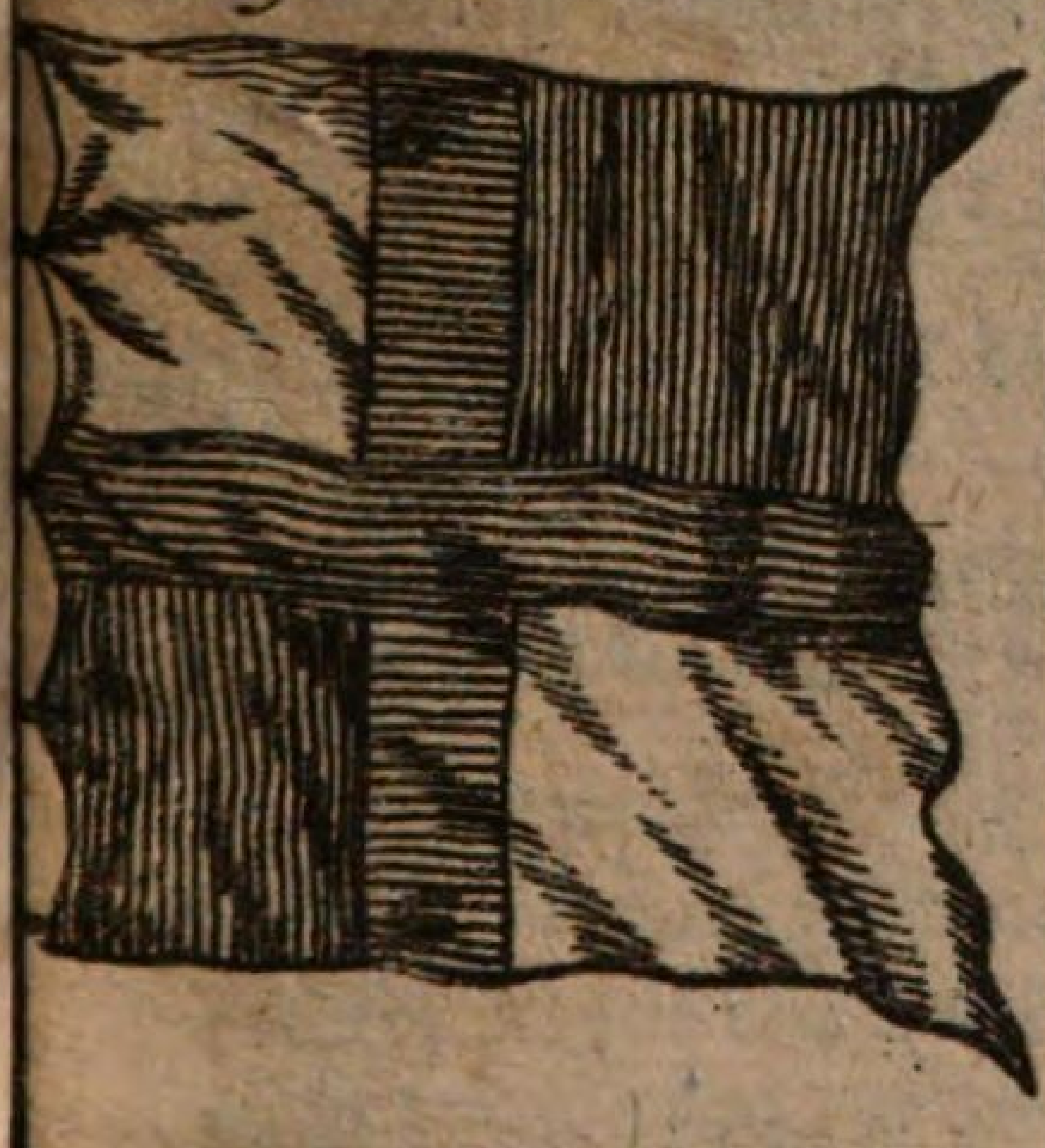


Groſs F. in Moſcau. N°. 41

Moſcau. N°. 42



Moſcau. N°. 43



Chur Brandenb. N°. 44

Branden N°. 45

Brandenb. N°. 46

Der Czaar in Moscau.

Die Käyserliche Flagge führet drey/ weiß/ blau und roht gewechselte Balckenstreiffen/ in deren Mittlern blauen der Moscowitische güldene ausgebreitete zweyköffigte gekrönte Adler/nebst dem rohten Hertz-Schilde und St. Georgen-Bilde. No. 41.

Ingleichen vorige Balckenstreiffen mit einem blauen Andreas Creutz durchschnitten. No. 42.

Hiernechst ist auch eine durch ein blau Creutz quadrirte Flagge/ deren 1. und 4. Feldung weiß / die 2. und 3. roht. No. 43.

Archangel führet die obbenannte ingleichen.

Chur-Brandenburg.

Führet eine weisse Flagge/ mit einem rechtwärts gekehrten ausgebreiteten rohten Adler/ in dessen rechter Klaue ein Schwerdt mit schwartzem Griffe/ in der Lincken ein güldener Scepter/ und mit einem Purpur und Hermelinen Chur-Hut bedecket. No. 44.

Bißweilen auch eine viermahl weiß und dreymahl schwartz Balcken-weise gestreiffete Flagge/ mit einem viereckigten Hertz-Schilde/ worin ein rohter ausgebreiteter Adler. No. 45.

Ingleichen einen schwartzen Adler/ nebst dem Brandenburgischen blauen Hertz-Schilde mit güldenen Scepter/ in weisser Flagge. No. 46.

Kö-

Königsberg führet sechsmahl gestreifft / von schwartz und weiß. No. 47.

Curland.

Führet eine rohte und eine weisse Balcken-streiffe. No. 48.

Jmgleichen einen schwartzen See-Krebs in rohter Flagge. No. 49.

Hamburg.

Ein silber-weiß drey-thürmigtes Castel in rohter Flagge. No. 50.

Lübeck.

Ein weiß- und roht-getheilte Flagge. No. 51.

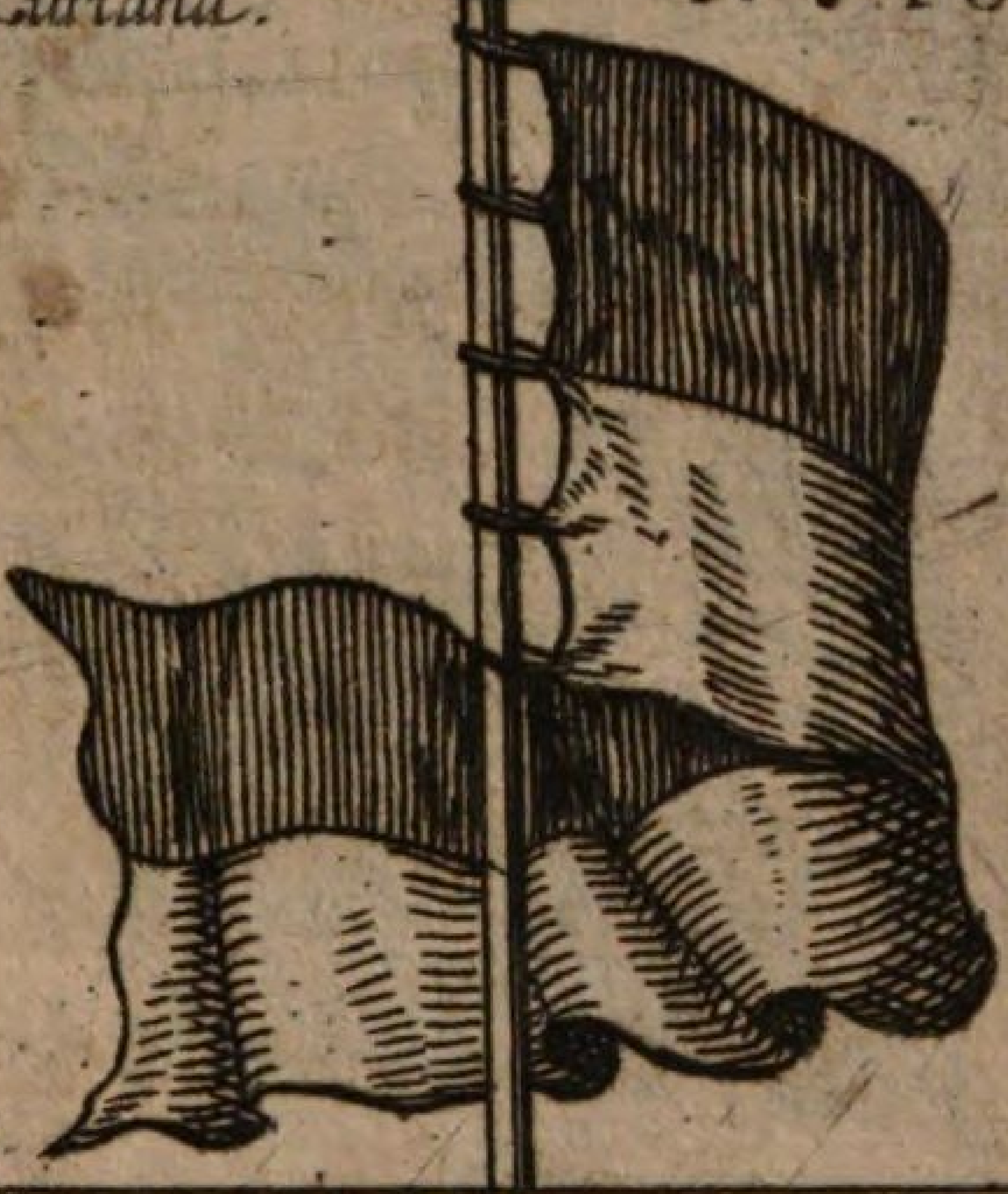
Staaten der Vereinigten-Niederlande.

Selbige haben fünff See-Collegia, als: die Maaß/ Seeland/ Amsterdam / Frießland und Nord-Holland / deren jedem ein Lieutenant-Admiral, ein Vice-Admiral, ein Schout by Nacht oder Contre-Admiral, und ingesamt ein Lieutenant-Admiral-General fürgesetzet ist. Diese führen auff ihren Haupt-Masten eine sechsmahl roht/ weiß und blau/ Balcken-weise/ eins umbs ander / gestreiffte Flaggen.

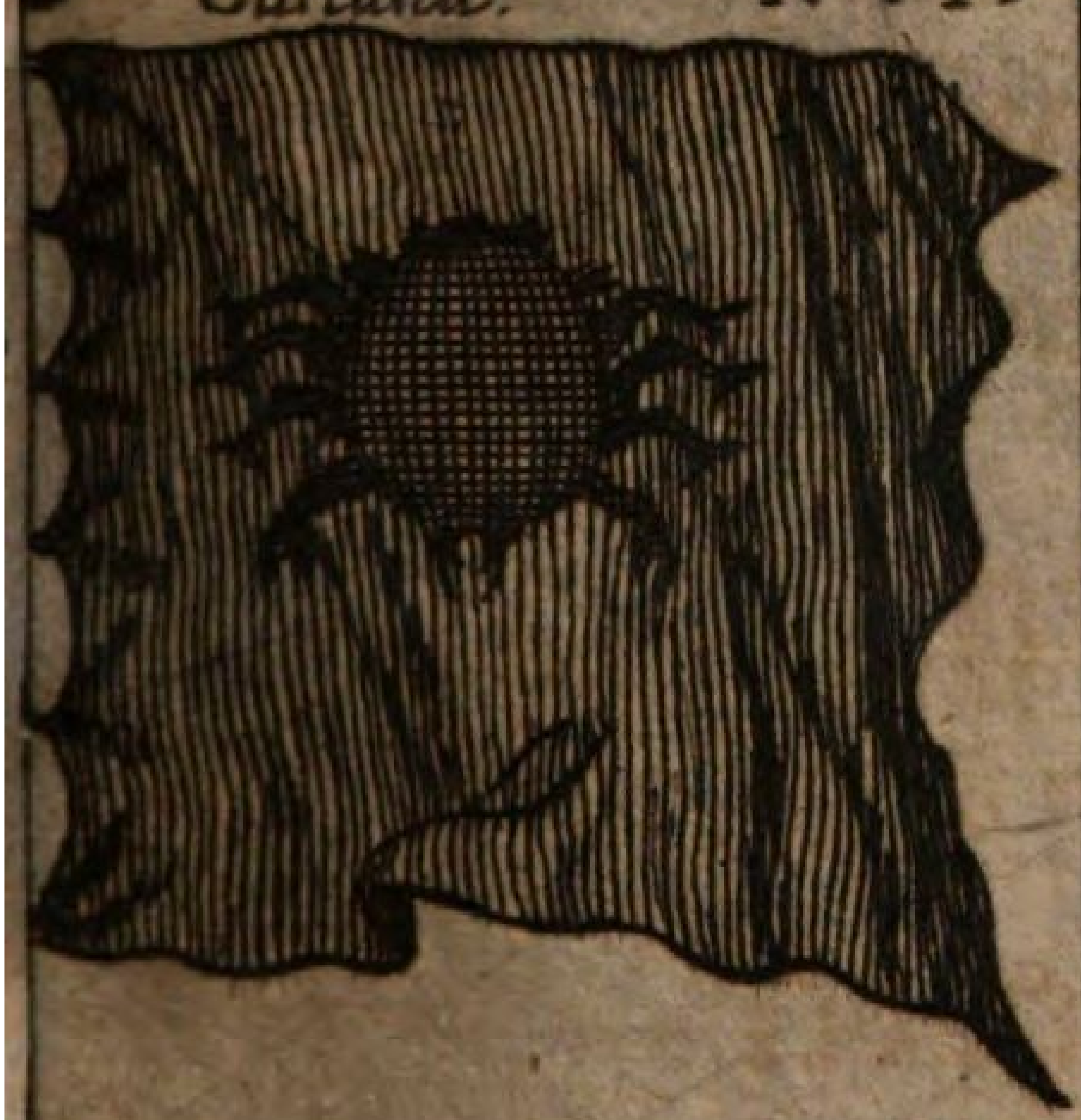
Die

Konigsb. N°. 47

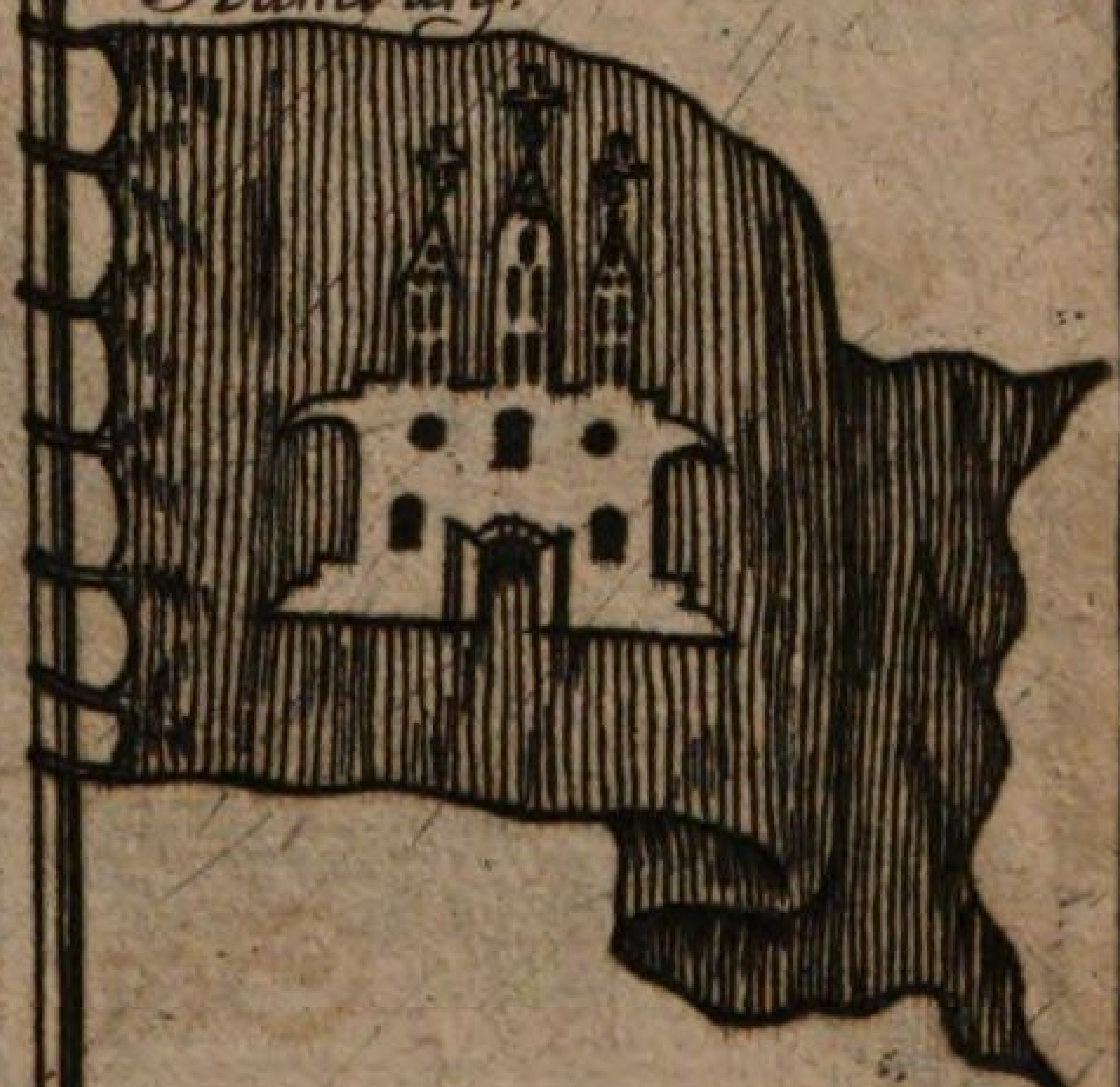
Curland. N°. 48



Curland. N°. 49



Hamburg. N°. 50

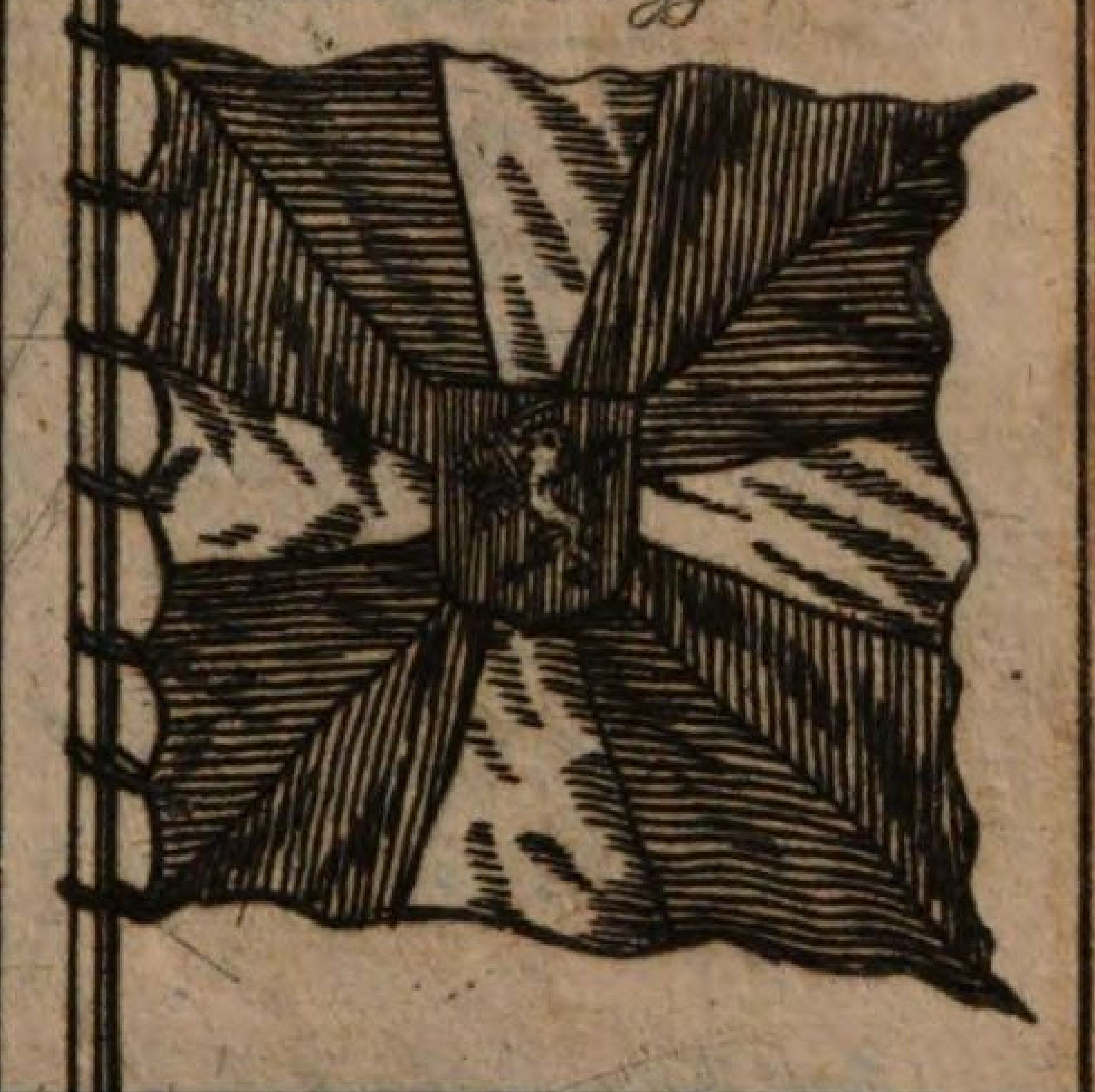


Lubeck. N°. 51

Vereinigte Nieder-lande. N°. 52

Niederl. Princen Flagge. N°. 53

Nied. Princ. Flagge. N°. 54



Amsterd. N°. 55

Seeland. N°. 56

Middelburg N°. 57

Middelburg. N°. 58

Die Flagge der General-Staaten ist roht/ mit einem güldenen auffgerichteten Löwen/ welcher in der rechten Klaue ein silbern Schwerdt/in der Lincken sieben güldene Pfeile mit blauen Spitzen hält. No. 52.

Die so genannte Printzen-Flagge ist roht/ weiß und blau/ Balckenweise gestreiffet/ welche Farben auch insgemein von den Holländern geführet werden. No. 53.

Diese führen auch eine kleinere/ aus roht/ weiß und blauen/ und nach dem Mittel-Punct zugespitzten Creutzen zusammen gesetzte Flagge/ (Staaten Generals en Prince Geus,) mit dem Holländischen güldenen Löwen im rohten Hertz-Schilde/ so auch ausgelassen wird. No. 54.

Amsterdam in Holland/ drey Balckenstreiffen/ roht/ weiß und schwartz/ auff deren Mittlern das Stadt-Wapen befindlich/nemlich drey Pfähle/roht/ schwartz (mit drey weissen Andreas-Creutzen/) und roht in einem Oval-Schilde/so mit einer Käyserl. Crone bedecket/ welche Käyser Maximilianus I. Anno 1488. der Stadt geschencket/ nebst dabeystehenden Schildhaltern/ als zwey geraden auffgerichteten Löwen mit güldenen Mähnen. No. 55.

Rotterdam in Süd-Holland/ führet insgemein ordinaire Holländische Flaggen.

Dordrecht in Süd-Holland ingleichen.

Seeland roht/ weiß und blaue Balckenstreiffen/ auff der Mittlern das Seeländische Wapen/ als

oben

oben ein halber rohter Löwe in einem güldenen und unten mit sechs weiß und blauen / ein ums ander/ Wellen-weise lauffenden Balcken-streiffen getheilten Schilde / so mit einer güldenen Crone bedecket/ und grünen Zweigen umfasset. No. 56.

Middelburg in Seeland / drey gelb / weiß und roht gewechselte Balcken-streiffen. No. 57.

Imgleichen ein gülden Castel auff rohter kleinern Flagge. (Geus) No. 58.

Vlißingen in Seeland / einen silbernen gekrönten Blumen-Topff in rohter Flagge. No. 59.

Veere in See-Land / eine rohte Flagge/worin ein schwartzer Schild mit einem weissen Balcken in der Mitte. No. 60.

Hoorn in Nord-Holland / führet drey Balcken-streiffen / roht / weiß und roht / in der Mittlern weissen ist ein blaues mit Gold-beschlagenes Horn/am rohten Bande. No. 61.

Enckhuysen in Nord-Holland / führet ebenfalls Holländische Flaggen.

Harlingen in West-Frießland / imgleichen.

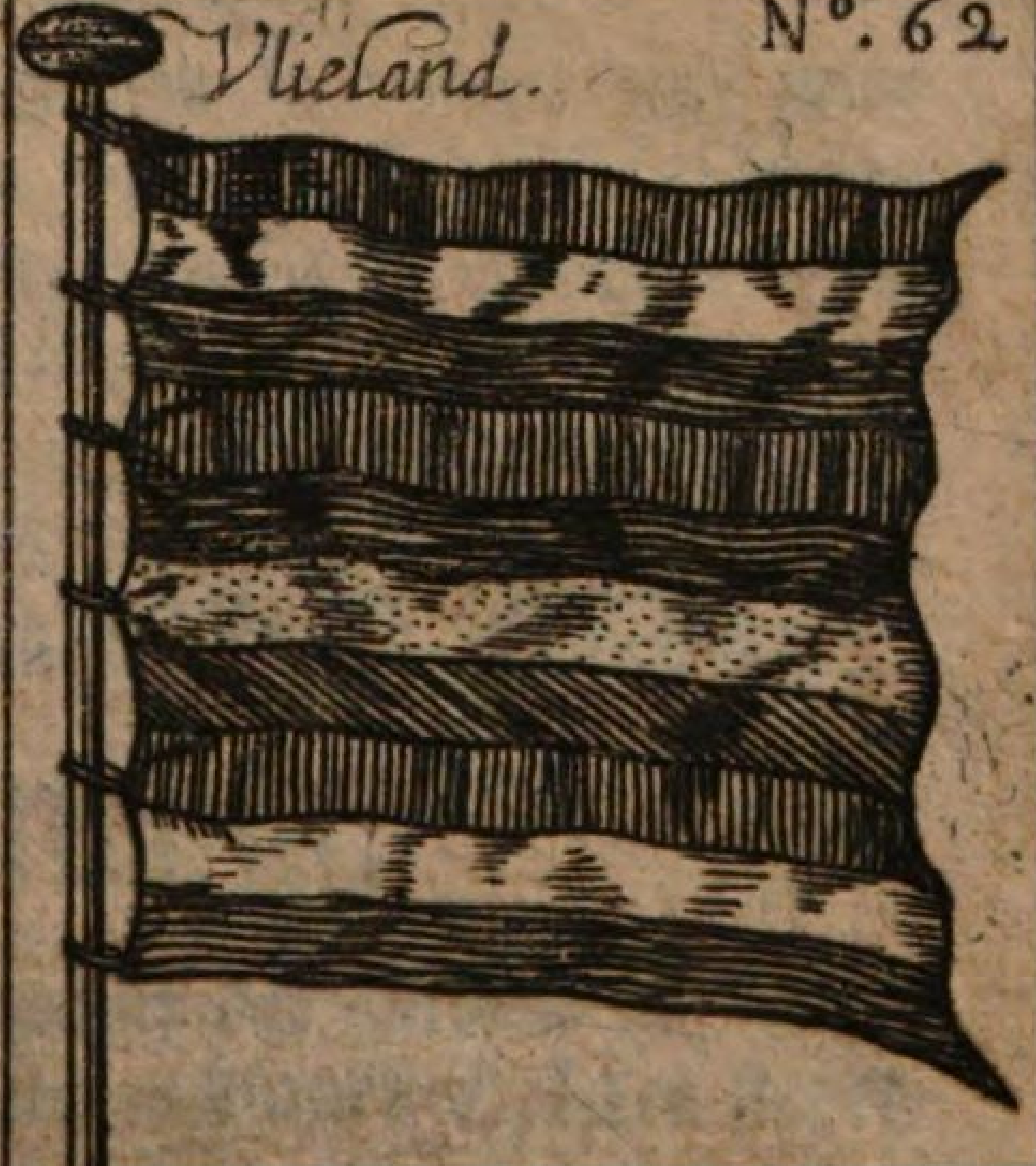
Der **Schelling** und **Vlieland** in West-Frießland / führet 10. Balcken-Streiffen / als roht / weiß / blau / roht / blau / gelb / grün / roht / weiß und blau. No. 62.

Vlissingen. N°. 59

Veere. N°. 60

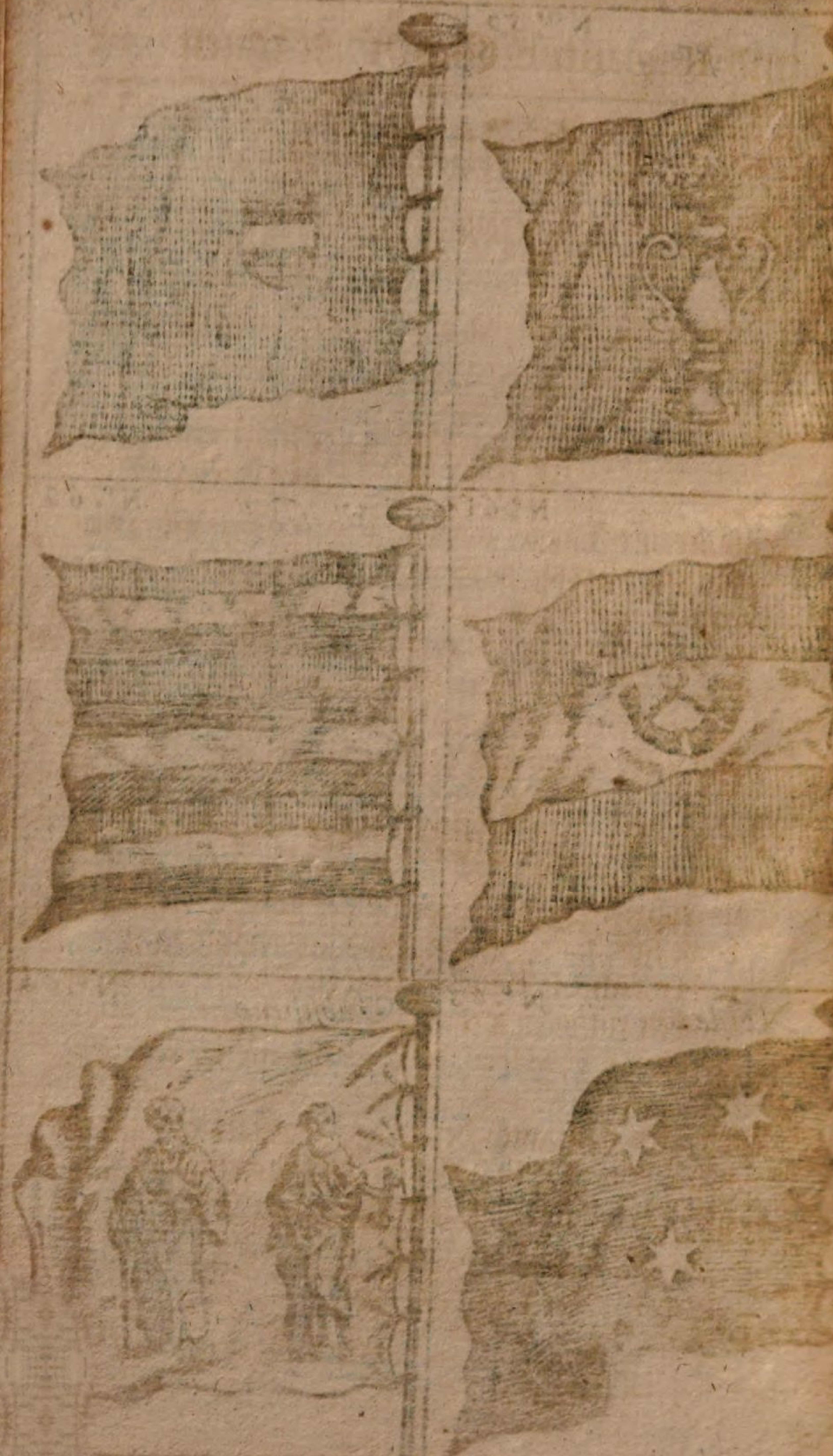
Horn. N°. 61

Vlieland. N°. 62



Norden. N°. 63

Päbstliche. N°. 64



Ost-Frießland.

Emden führet zweymahl gespalten von gelbe/roht und blau.

Norden in Ost-Frießland/ eine blaue Flagge mit drey silbernen Sternen. (2. und 1.) No. 63.

Der Pabst.

Eine weisse Flagge/ worinnen St. Petrus mit zwey güldenen Creutz-weise gelegten Schlüsseln in der rechten Hand/ und unter dem lincken Arm ein Buch haltend/ gebildet/ nebst ihm steht zur Lincken St. Paulus, so in der Rechten ein Buch/ und in der Lincken ein Schwerdt unterwärts hält. Dessen Wimpel sind gelbe/ weiß und roht gestreifft. No. 64.

Venedig.

Eine rohte Flagge/ worauff der güldene geflügelte Löwe St. Marci, auff einem blauen Balcken stehet/ in der rechten Klaue ein gülden Creutz/ und in der Lincken ein offen weiß Buch haltend/mit den Worten Pax Tibi Marce, Evangelista meus. No. 65.

Bißweilen hällt auch der Löwe/ an statt des güldenen Creutzes/ in der rechten Hand ein blau-auffgerichtet Schwerdt mit schwartzen Griffe.

Savoyen.

Eine rohte Flagge/ mit einem weissen Creutze quadrirt, nebst 4. in denen Ecken gesetzten eintzeln Buchstaben F. E. R. T. welches erkläret wird: Fortitudo Ejus Rhodum Tenuit. No. 66.

Florentz.

Eine weisse Flagge/ mit dem Toscanischen gekrönten Wapen/ als einem güldenen mit Laubwerck bezierten Schilde/ worin 5. rohte Ballen oder Kugeln/ über welchen ein blauer grösserer mit drey güldenen Lilien (2. und 1.) gestellet/ und unten an ein blau Band angehängten St. Stephans-Orden/ als ein roht Ancker-Creutz mit güldenem Rande. No. 67.

Livorno.

Im Groß-Hertzogthum Florentz.

Eine weisse Flagge/ mit einem acht-spitzigen rohten Creutze in der Mitte/ in dessen jeder Runde eine rohte Kugel. No. 68.

Genua.

Ein roht Creutz in weisser Flagge. No. 69.

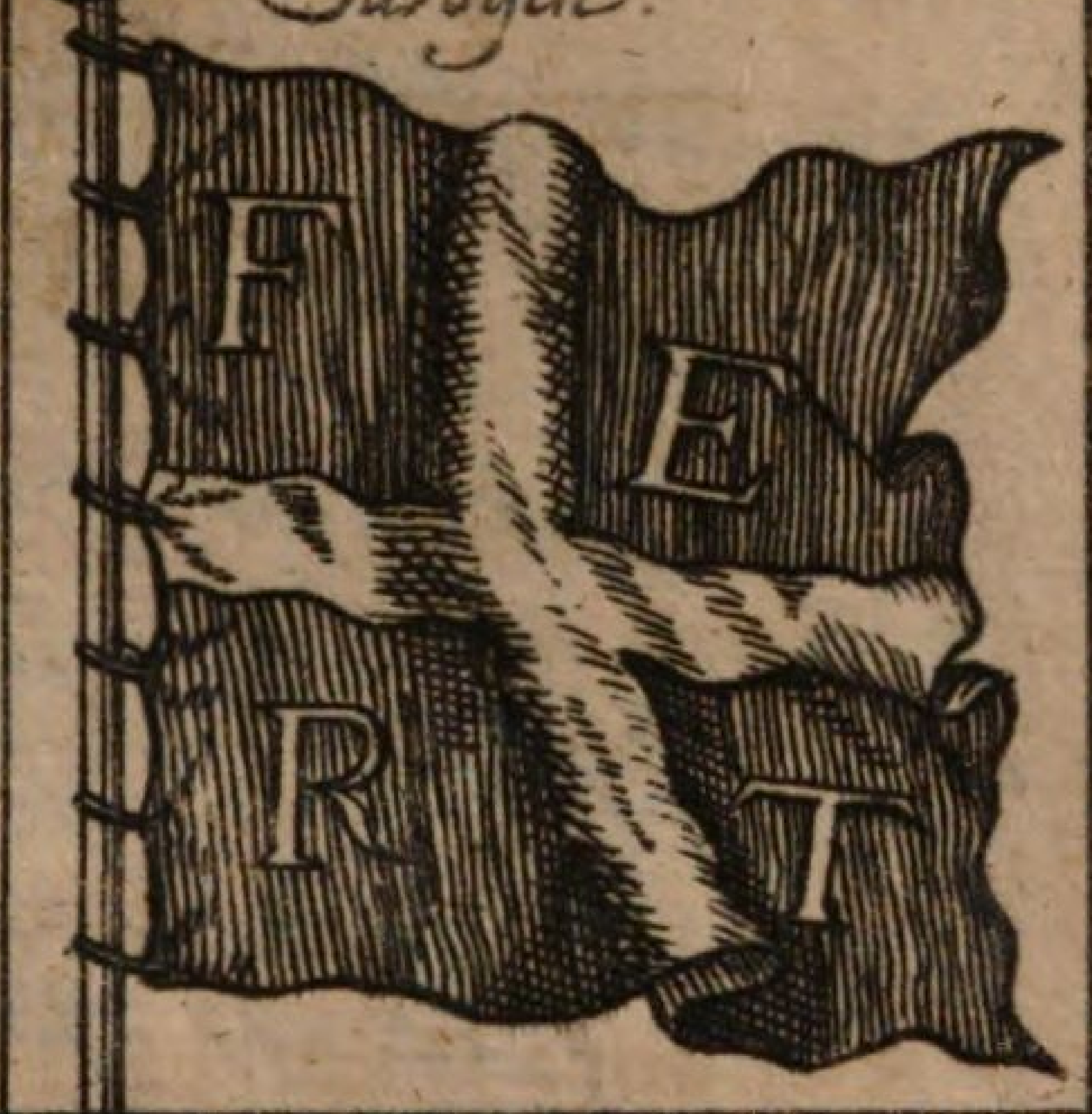
Monaco.

Eine weisse Flagge mit einem rohten und silber-weissen Rauten-Schilde in der Mitte. No. 70.

Mo-

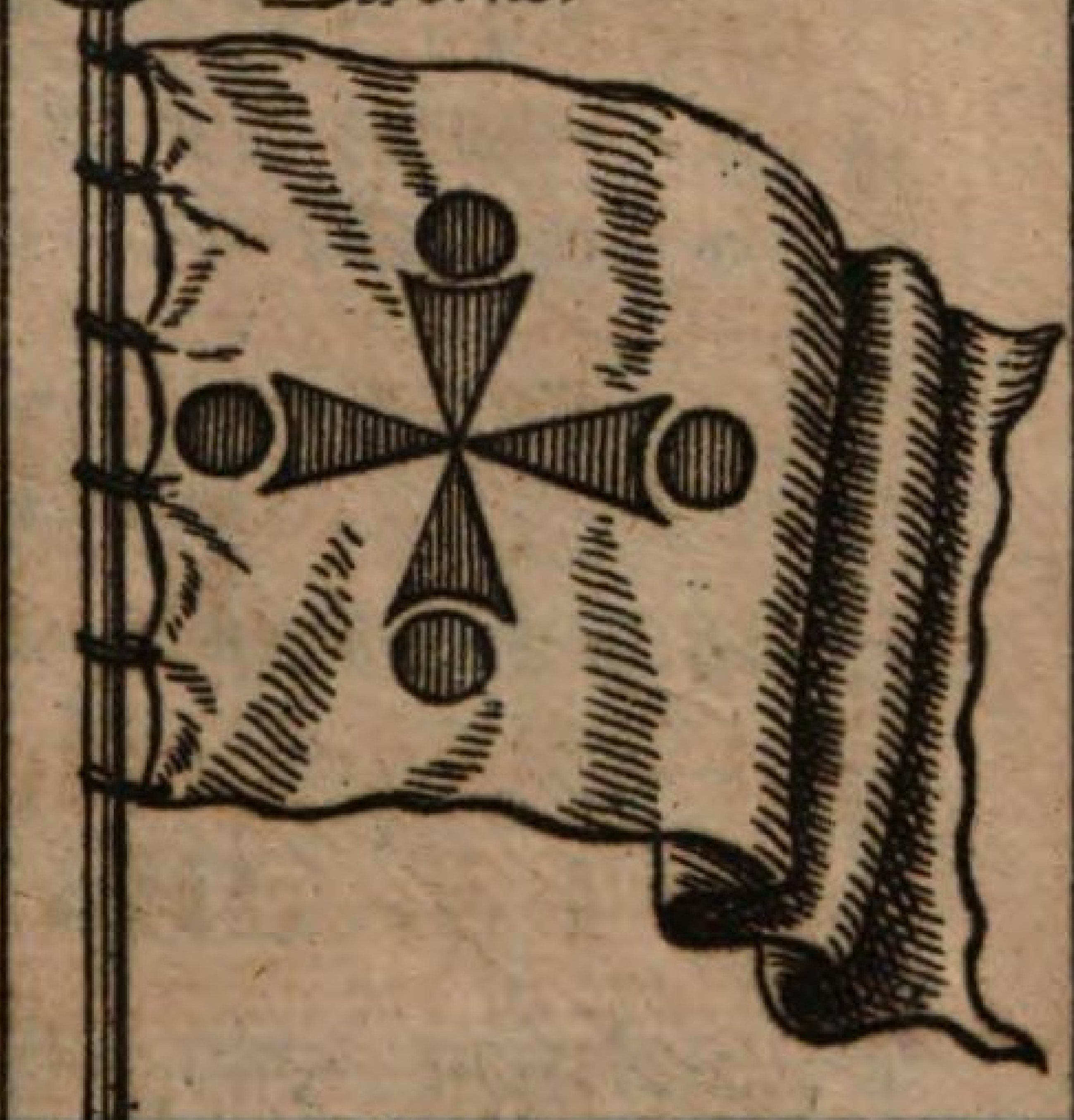
Venedig. N°.65

Savoyen. N°. 66



Florentz. N°.67

Livorno. N°.68



Genua. N°.69

Monaco. N°.70

Modena.

Einen weissen ausgebreiteten Adler in blauer Flagge. No. 71.

Ragusa in Dalmatien.

Eine weisse Flagge mit einem Mittel-Schilde / worin das Wort Libertas zu lesen. No. 72.

Sardinien.

Eine weisse Flagge / worin ein Schwartzes Creutz / in dessen jeder Ecke ein Mohren-Kopff mit weisser Binde.

Corsica.

Einen Mohren-Kopff mit weisser Binde in weisser Flagge.

Sicilien.

Die Haupt-Galeere führet einen ausgebreiteten schwartzen Adler / in weisser Flagge.

Malta.

Eine rothe Flagge mit einem weissen Creutze.

Ingleichen eine weisse Flagge mit einem rothen achteckigten Creutze. No. 73.

Candia.

Führet Türckische Flaggen.

Cypern.

Führet imgleichen Türckische Flaggen.

Türckey.

Die Käyserliche grosse Flagge ist grün / mit drey gegen einander gekehrten halben Monden. (2. 1.) No. 74.

Sonsten auch eine blaue Flagge / mit drey halben silbernen Monden: Bißweilen eine rothe von gleicher Art. No. 75.

Die Haupt-Galeere ist roth / mit Arabischen Buchstaben.

Ubrigens führen die Türcken Flaggen von unterschiedlichen Farben/einige roth/weiß und grün gestreiffet/einige gantz roth und weiß / mit Arabischen Buchstaben.

Smirna.

Hat Türckische Flaggen.

Jerusalem.

Ein gülden Krücken-Creutz mit kleinen Quer-Balcken an jedem Ende / und dergleichen kleinern Creutzen in jeder Ecke, in weisser Flagge. No. 76.

Barbarey.

Die Türcken in Barbarey führen grün und rothe / stets gespaltene Flaggen/und einige mit halben Monden.

Modena. N°. 71

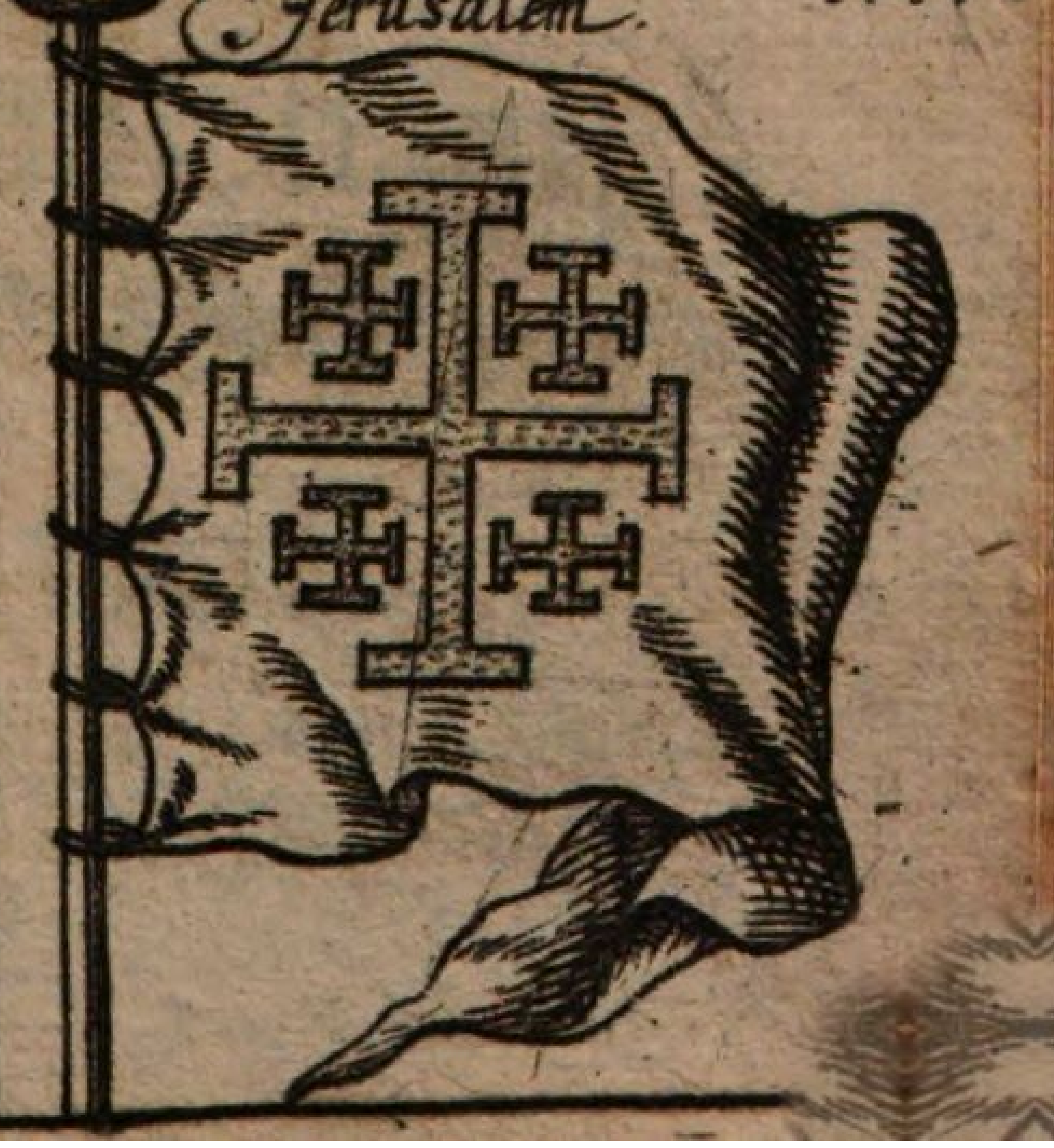
Ragusa N°. 72

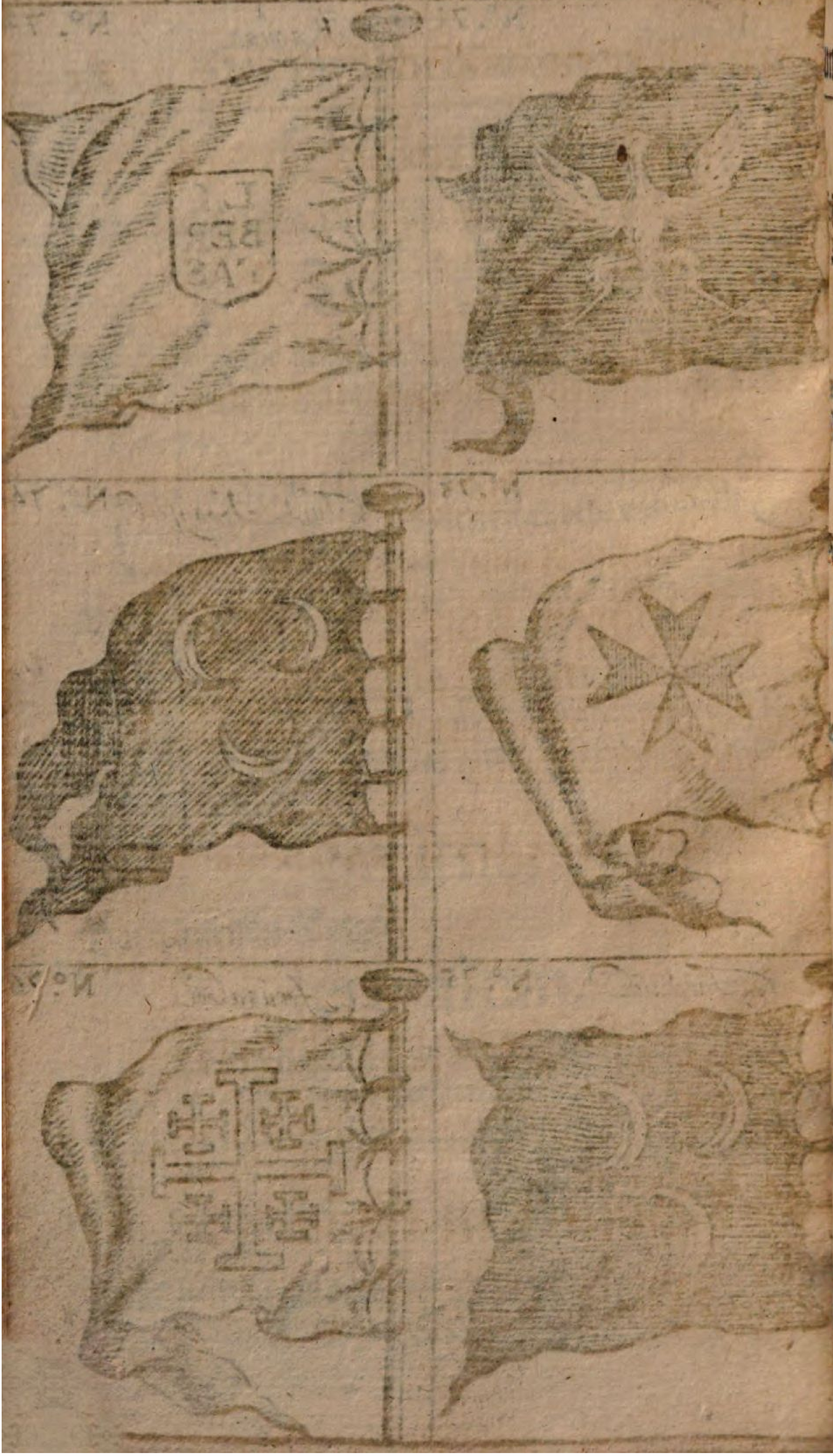
Malta. N°. 73

Turck. Kayserl. N°. 74

Turckisch. N°. 75

Jerusalem. N°. 76





Algier und Tunis.

Erstere roth/mit drey weissen halben Monden.
Andere/sechsmahl gestreiffet von weiß und roth.

Tripoli.

Eine grüne gespaltene Flagge mit gar langen Vörder-Zipfeln.

Salée.

Gemeiniglich rothe gespaltene Flaggen.

Mohren von Capo Verde und Guinea.

Haben an ihren Booten und Fahrzeugen kleine viereckigte weisse Fähnlein.

König in Persien.

Groß-Tartar Cham.

Eine schwartze Eule auff der Brust Isabell-Farbe gefleckt/in gelber Flagge.

Völcker in Orient.

Führen nach gefallen bald gevierdte / bald gespaltene kleine Fähnlein/von unterschiedlichen Farben.

Groß-Mogol in Indien.

Käyser oder König in China.

Die Chinesischen Juncos, führen zwey unterwärts gekehrte halbe Monden und zwey Sterne.

Wilden in America.

Führen an ihren Fahrzeugen und kleinen Booten/ viel kleine gespaltene Fähnlein oder Wimpels von unterschiedlicher Farbe/ sonderlich aber weiß.

Dieses sind die fürnehmsten und merckwürdigsten Flaggen hoher Regenten und berühmter See-Städte/ in sämtlichen Theilen der Welt/ wovon man bißhero einige Erkundigung und Nachricht haben können. Und damit wir des geneigten Lesers Curiosité desto mehr vergnügen mögen, wird nicht undienlich fallen/ in genauer Abbildung eines völligen grossen Krieges-Schiffes, die daran befindliche äusserliche und innerliche Theile/ mit aller Zubehör/ an Touwen/ Segeln und Masten/ rc. nach der Ordnung zu beschreiben/ welche aus beygefügten Figuren/ nach Anweisung der Buchstaben und Zahlen/ ohne sondere Mühe/ deutlich zu erkennen seyn werden.

Erklärung Der Buchstaben und Zahlen/ Welche in den zwey Kupffer-Stücken Des Vollkommenen und wolgemachten Schiffes angewiesen werden:

Die Nahmen aller desselben äusserlichen und innerlichen Theile/ auch Touwen und Segeln/ nebst derselben Gebrauch in sich haltend.

Die äusserlichen Theile des Schiffs.

A. A. Der KIEL oder KEEL des Schiffes / welches der unterste viereckigte lange Grund-Balcke / der zuerst auf dem Stapel angeleget / und das gantze Wesen darauff befestiget wird.

B. Die HINTER-STEVEN, oder das zu unterst an dem Hintertheil des Schiffs in den Kiel eingelassene und auffwerts stehende dicke Holtz / woran das Ruder oder Steuer / damit das Schiff regieret wird / mit eisernen Hacken gehangen.

C. Die VOOR-STEVEN, oder das vornen aus von dem Kiel ab auffstehende / und starck überhangende dicke Holtz / an welchem der Kreech des Gallions, oder das Holtz / worauff die Boegspriet ruhet / befestiget ist.

D. Das FLACK des Schiffs / oder der unterste Boden desselben von aussen zu / darauf die Bauchstücke / und über diese der inwendige Boden gelegt wird / und also das gantze Schiff gleichsam darauff ruhet.

E. Das SPIEGEL wird eigentlich derjenige Theil hinten am Schiff genannt / so von der Hinter-Steven ab / hinauf biß an die Cajute, und sonderlich in den Fregatten oben gleich / unten aber / nach Proportion des Schiffs / in die Runde spitzig zugehet. Uber das Spiegel wird allerhand Bildwerck gemacht.

F. Die Galdereyen sind an beeden Seiten des Schiffs hinten befindlich / welche etwas in die Runde und mit der Cajute gleich kommen / aus welcher man auch darein gehen kan. In der einen nimmt der Capitain seinen heimlichen Abtritt / und in die andere wird sonst allerhand Zeug geleget.

G. Das HACKEBORD oder HACKEBRET, ist der oberste Theil des Hinter-Schiffs / so meistens aus lauter Bildwerck bestehet / und worüber der Flagge-Stock zu stehen kommt.

H.

H. Der FLAGGE-STOCK selbsten / so in einem dazu gemachten Esels-Haupt ruhet.

I. I. Die BARCKHOUTEN oder BARCKHÖLTZER, sind dicke Bretter / so etwas besser an der Seiten des Schiffs heraus gehen / und daran die Knees und Krumhöltzer durch das gantze Schiff mit grossen eisernen Bolten befestiget; man kan auch darauff zur Noth ins Schiff steigen.

K. K. Die GESCHUTZ-oder STUCK-PORTEN, woraus das Geschütz hervorraget.

L. Die SCHANTZE, sonst das HALBE VERDECK genant / so von dem grossen Mast unter der Hütte her / biß an den Hintertheil des Schiffes gehet.

M. Die BACKE, oder der vordere inwendige Theil des Schiffs / allwo sich der Bäting, oder auch hinter der Backe der Bratspies befindet / (wiewohl der Bäting auff grossen Schiffen meistentheils zwischen dem Deck stehet) an welchen die Ancker-Touwen des Schiffes befestiget werden.

N. Die PLECHT oder Austritt der Backe nach dem Gallion zu.

O. Die KRAAN-BALCKEN, damit man das Ancker / wenn es vor der Kluse, oder dem Loch / da das Ancker-Touw herausgehet / befindlich / aufwindet / um ferner aus dem Wasser gehoben zu werden.

P. Der KREECH oder der KRIECH, ist das an die Voor-Steven befestigte vornen ausstehende Holtz / worauf der Löw die fordersten Pfoten leget; dieser macht die forderste Schneide des Bauches / so das Wasser theilet.

Q. Das GALLION ist des Schiffes Schnabel unter dem ausgeschnitzten Löwen/ worinnen die Soldaten und Matrosen ihren Abtritt nehmen/ auch die Gefangene geschlossen werden.

R. Die CAMPANIE, so über der Hütte ist / allwo die Trompeter gemeiniglich ihren Platz haben.

S. Ein MARS, REE und RIEMEN oder RUDERS, in Noth oder Vorrath/ so an der Seiten des Schiffs/ um bessern Raum darinnen zu haben/ angehangen werden.

T. Die VALL-REEP oder Treppe, darauff man ins Schiff steiget.

V. Der GROSSE MAST, oder der Mittelste.

X. Der FOCK-MAST, oder der Forderste.

Y. Der BEZAAN-MAST, oder Hinterste.

Z. Die BOEGSPRIET, oder das fornen ausstehende Rund-Holtz.

a. Die GROSSE STENGE, oder der von dem grossen Mast auffstehende Baum.

b. Die VOR-STENGE, so über dem Fock-Mast stehet.

c. Die CREUTZ-STENGE, oder hinterste Mast-Stenge.

d. Die GROSSE BRAM-STENGE, so über der grossen Stenge befindlich.

e. Die VOR-BRAM-STENGE, so oberhalb der Vor-Stenge stehet.

f. Die BOVEN-BLINDEN STENGE.

g. Das

g. Das PLECHT-ANCKER.

h. Ein ANCKER-TOUW, wovor das Schiff lieget/ und aus der Klüse heraus gehet.

i. Die BOEY oder des Anckers-Wächter.

k. k. Die FLUGEL vom Bezaan und Vor-Top.

l. Die ADMIRALS-FLAGGE, so von dem grossen Top oben auf dem mittelsten Mast wehet.

m. Der WIMPEL, oder das lange unter der Admirals-Flagge abfliegende Panier, so meistentheils mit der Flaggen von gleichem Zug / entweder von Wolle/ Haar-Tuch/Seiden oder Dammast/ bißweilen auch von Mohr bestehet.

n. Die GROSSE FLAGGE von der Campagne abwehend.

o. Das GEUSJE, oder die von der Boegspriet abwehende kleine Flagge.

p. Das BOOT oder die CHALOUPPE.

Die innerlichen Theile des Schiffes.

a. Der KEEL oder KIEL, darauff das gantze Schiff ruhet.

b. Die HINTER-STEVEN, an welcher auswendig das Steuer befindlich.

c. Die VOOR STEVEN.

d. Die KNIE, sind in dem untersten Theil des Bauchs eingesetzte krumme Balcken/ welche den Grund des Schiffs recht befestigen/ und insonderheit bey beeden Steven sich befinden / da sie mit grossen eisernen

Bolten, theils an die Steven selbst / theils an den Kiel, fest gemacht sind.

e. Die INHOLTEN, sind zu beeden Seiten von dem Kiel an in die Höhe stehende starcke Höltzer / davon die unterste so weit gehen als sie reichen können / zwischen dieselbe aber wieder andere gesetzet / und so / biß das Schiff seine rechte Höhe hat / weiter damit verfahren wird. Diese sind krumm / entweder so gewachsen oder auch gehauen und gesäget / damit das Schiff seine Runde und Form bekomme.

f. Der HINTERSTE BAND, oder hinterste Balcke in der Artillerie-Cammer / welcher zur Befestigung des hintersten Theils des Schiffes dienet.

g. Der KIEL-SCHWIN, oder eine dicke Diele / welche nach der Länge des Schiffs über dem Kiel sich befindet / und an selben befestiget / solchen zu steiffen / worauff die Masten gesetzet werden.

h. Die QUER-BALCKEN, welche das erste Verdeck des Schiffs unterstützen / und deren Länge mit der Breite des Schiffs überein kommen muß.

i. Die SPOHREN von denen dreyen Masten / sind viereckigte in den Kiel-Schwin gemachte Löcher / darin die Masten ruhen.

k. Die BANDEN, worauf die Klüse ruhet / oder grosse krumme / fornen am Schiff rings herum befindliche Balcken / welche zu Befestigung gedachten Theils dienen.

l. Die QUER-BALCKEN, von welchen das andere Verdeck des Schiffes unterstützet wird / und den vorigen bey Lit. h. gleich sind.

m. Das

m. Das SPILL, oder eine gewisse Machine, damit die Ancker-Touwen eingewunden werden.

n. Die KNECHTE, sind drey grosse Höltzer / an deren zweyen die grossen Mars Segels-Schooten befestiget werden / der dritte aber zu dem Gyn der grossen Raa gebraucht wird / welche oben auf dem andern Verdeck stehen.

o. Der BÆTING, oder 2. starcke lange Höltzer / so ohngefehr bey der Focke-Mast stehen / und hinunter biß ins Raum reichen / durch welche des Schiffs-Breite gleichsam in 3 Theile getheilet / und an selbige noch ein Quer-Holtz gemachet ist / davon die Ende weiter heraus stehen. An diesen werden die Ancker-Touwen befestiget.

p. Die KLUSE-GAATEN sind 4. grosse runde Löcher / dadurch die Ancker-Touwen gehen.

q. Die KRAAN-BALCKEN sind 2. starcke lange Balcken / zu jeglicher Seiten des Schiffes einer / welche auf dem andern Verdeck mit eisernen Bolten innen in dem Schiff wohl befestiget / und nach fornen zu jedoch etwas zur Seite hinauslauffen; dienen die Ancker / wann sie aus der See aufgewunden vor der Klüse hangen / herauff zu holen.

r. Die QUER-BALCKEN DES HALBEN VERDECKS, auf welchen dieses ruhet / kommen mit den vorigen über ein. Nur ist zu bemercken / daß bey allen Quer-Balcken, so wohl von den zwey Verdecken als halben Verdeck sich an beyden Enden jeglichen Balckens ein Knie oder krummes Holtz befindet / womit die Balcken am Bord befestiget sind.

s. Die QUER-BALCKEN der BACKE sind von glei-

 cher

cher Art/und gehen von der Back 2. Thüren for-nen hinaus nach der Plecht.

t. Die PUMPEN, oder ein gewisses Werck/ damit das Wasser aus dem Schiff gebracht wird.

u. Die KNECHTE auff der Backe, oder drey grosse viereckigte Höltzer / davon 2 zu den Vor-Mars-Schooten, der dritte aber zu dem Gyn der Fock-Raa dienet.

w. Sind die LATERNEN oder Leuchten / deren auff dem Hintertheil des Schiffes gemeiniglich drey / und in dem grossen Mars eine ist.

x. Die QUER-BALCKEN der CAMPANIE sind vorigen gleich.

y. Sind perpendicular stehende TREPPEN, darauff man in das unterste Theil des Schiffes hinab kommen kan.

z. Die WINDEL-TREPPE, worauff man nach dem halben Verdeck des Schiffs steiget.

NB. Es solten hier billig auch alle Cammern benennet/ und wo alles/was an Munition, Victualien, Touwen, &c. in dem Schiff befindlich / seinen ordentlichen Platz hat/ specificiret werden: Allein da ohne dem schwer fallen dörffte aus dem Kupffer solches accurat zu erkennen / hat man für gut befunden / einen kurtzen Bericht von der ordentlichen Construction des Schiffs hinten anzuhängen / aus welchem der geneigte Leser von allen / so wohl innerlichen als auch mehrern äusserlichen Theilen des Schiffs/ bessere Information nehmen kan.

Von

Von dem GROSSEN MAST, mit allen zubehörigen Stücken/ in dem Abriß des Schiffes mit dem Buchstaben V. bezeichnet.

Dieser ist der grösseste und schwereste Mast des gantzen Schiffes / welcher recht in der Mitte desselben stehet/ und am ersten eingesetzet wird. Er gehet durch die beyden Decken, jedesmahl zwischen zwey dicken Brettern / welche sie Fische nennen/ biß an den Grund des Schiffs/ in dem so benahmseten Kiel-Schwyn, allda er in einem viereckigten Loch / bey den See-Fahrenden Spoor genannt / ruhet / weiter aber nicht befestiget ist / weil er so wohl zwischen denen Decken, Fischen, und in dem Spoor feste genug stehet / als auch von dem Wand und Stag gehalten wird / und doch ohngefehr auff 1 oder 1 ½ Zoll Spielung oder seinen Willen haben muß: Zu welchem Ende dann/und damit kein Wasser daselbst hinein dringen möge / oben auff dem Verdeck getheertes Linnen um den Mast herum und an das Deck fest genagelt wird / welches bey ihnen ein KRAAG heisset.

2. Die RUST oder Ruhe/ist an jeglicher Seite ein dickes Brett/so nach Proportion des Schiffs/ und Vielheit der Haupt-Touwen, etwa 15 biß 20 Fuß lang / und mit der einen Ecke von aussen an das Schiff durch eiserne Bolten befestiget/ die andere Ecke aber / damit die Haupt-Touwen sich nicht an dem Schiff schamphelen oder Schaden bekommen/

davon ab und etwas höher stehet / so daß das Brett mit dem fördersten End fast dem Mast gleich / mit dem andern hingegen nach dem Hintertheil des Schiffs zukömt. An der äussersten von dem Schiff abstehenden Ecke nun / sind eben so viel eiserne Puttings oder dicke Stangen eingefüget / und (damit keiner loßbreche / sondern ein jeder in seiner Stelle fest stehen bleibe) darüber her mit einer Leiste verwahret / als der Haupt-Touwen gezehlet werden / welche Puttings etwa 3. biß 4. Fuß hinunter an die Seite des Schiffs lauffen / und jeglicher durch dasselbe mit Bolten befestiget. Nun ist ferner oben ein jeder Putting als ein Ring geschmiedet / darin eine Jungfer oder rundes Stück Holtz mit dreyen Löchern eingefasset/und in das unterste End jeglichen Haupt-Touwens ist auch eine dergleichen Jungfer mit drey Löchern gebunden/da dann die 2 Jungfern mit einem Touw durch die Löcher an einander gehänget/und damit jegliches Haupt-Touw fest angezogen wird/daß es steiff zu stehen komt.

3. Die GROSSE SAALING. Eine Saaling bestehet aus 4 Höltzern / deren zwey längst des Schiffs/und zwey in die Quer / also in das Creutz an einander fest gemacht. Weil aber bey dem grossen Mast drey dergleichen Saaling zu finden / so kan von allen zugleich hier gemeldet werden: da dann die Unterste am Mast selbst etwa 12 biß 15. Fuß / die mittlere an der grossen Stenge 4 biß 5. Fuß / die oberste aber der grossen Bram-Stenge beyläuffig 1½ Fuß lang ist/und bleibt die unterste an dem Mast fest gemacht/als worauff der grosse Mars ruhet/die an den Stengen hingegen liegen auf dem Top derselben/und

kan

kan man sie zugleich abnehmen/ wann die Stengen selbst/und die Wande davon/samt ihrer Zubehör/abgetackelt werden.

4. Die Haupt-Touwen des grossen Masts, sonsten das GROSSE WAND genannt/sind an jeglicher Seite sieben/acht oder neun grosse Touwen, so über der Saaling um den Top des Mastes liegen. Ehe diese aber hinauf gebracht werden/und der Mast mit seiner Saaling bloß stehet/ wird erstlich ein starckes Touw rund um bemeldten Top geleget/ davon die Ende an einander und fest an den Mast gespickert, welches sie eine Wurst nennen. Uber diese wird an jeder Seite ein starckes Touw gestrichen/ welches 2 oder 2½ Faden lang herunter hanget/und unten mit einem eisernen Läger versehen/ so von ihnen die Hangers benahmset/ und zu denen Schiffs-Tackels gebraucht werdē. Weiter komt darüber ein ander Touw,nach fornen zu/an dessen End der grosse Cardeel-Block befindlich: Und alsdann wird das grosse Wand auf jede Seite aufgesetzet/da dann jegliches Haupt-Touw nach seiner Länge gedoppelt abgepasset/und oben mit einer Boucht über den Top des Masts geleget/an beyden Enden aber Jungfern, als vor bey der grossen Rust beschrieben/eingebunden werden; Und ist zu mercken/daß wann am Steur-Bord oder zur Rechten eine dergleichen Boucht mit ihren herunter gehenden 2. Enden übergestrichen/ solches auch am Back Bord oder zur Lincken beschiehet/ so weiter wiederum eine Boucht zur Rechten/ und wieder eine zur Lincken/und so ferner aufgeleget wird/ biß sie alle sind: Ist dann die Zahl ungleich/ so wird ein Touw von eben der Länge/mit der Boucht

über

über den Top des Masts, das eine End davon aber zur Rechten / das andere zur Lincken gebracht; welche Ordnung / die Towen auffzusetzen / sie deswegen beobachten / damit der Mast nicht mehr nach der einen Seite als der andern gearbeitet werde. Die Ende aber von den Haupt-Towen mit den eingebundenen Jungfern, werden auff ihre marqven nach der Rust gebracht / und allda an die andern in denen Puttings befindliche Jungfern gehangen und fest gesetzet / als No. 2. gemeldet. Diese halten den Mast hauptsächlich nach hinten und dann auch den Seiten zu / daß er im Sturm nicht über Bord gehe.

Wann nun solchergestalt die haupt Touwen aufgesetzet / so werden hernach in die Quer andere kleine Touwen, welche sie Wevelingen nennen/von einem Haupt-Touw zum andern / und von unten biß oben zu fest geschoren oder gewunden / damit die Boots-Leute / indem sie mit den Händen an den Haupt-Touwen sich halten / und die Füsse in die Wevelingen setzen/auf und nieder lauffen können/ um allenthalben hinzukommen. Und dergleichen Wevelingen befinden sich auf allen Schiffen/und meist an allen Wanden, wiewohl sie zu Zeiten an dem Wand der Bram-Stenge nicht gebraucht werden.

5. Das GROSSE STAG. Dieses starcke Touw wird nach den Haupt-Touwen über den Top des grossen Masts gestrichen / dergestalt / daß davon das eine End mit einem Auge oder runden Loch gesplitzet, das andere End aber biß ohngefehr 2. biß 3. Faden lang von dem Mast ab durchgezogen / und damit das Auge nicht an den Mast kommen möge / auff

auff selbiges eine Maus geleget wird / indem man das Touw mit Cabel Garn ziemlich dick / wiewohl nach dem Mast etwas spitziger zu bewindet / selbiges auch mit einem kleinen Pletting, (so nichts anders als ein dünnes plattes Touw ist) befestiget / und dergleichen Linen ferner darüber webet. Gleich wie nun dieses Stag also von dem Mast 2 biß 3. Faden anfangs doppelt abgehet / also läufft es hernachmahls einfach nach dem Fock-Mast zu / und ist das End um einen Block befestiget/und dieser mit einem kleinern Touw an einen andern Block gehenget/von welchen ebenfalls ein dem grossen Stag gleich dickes Touw abgehend den Fock - Mast umfängt / und nach fornen doppelt zulaufft / allda es fest gemacht wird. Diese beyde durch Blocken zusammen gehengte Touwen werden nun so steiff / als immer möglich / angezogen/damit der Mast von fornen zu fest stehe / gleich wie er von hinten durch das Wand gehalten wird.

Hiebey kan man zugleich bemercken/daß an diesem Stag ein Segel geführet wird/ das GROSSE STAG-SEGEL genannt / damit es also beschaffen : Es ist an demselben etwa 1 oder 2. Faden besser herunter ein ander Stag fest gemacht/so man das Loop-Stag heisset/in dessen Ende eine Jungfer eingebunden / welche mit einer andern an dem um dem Fock-Mast zu diesem Ende befestigten Strop befindlichen Jungfer zusammen gehangen / und das Stag dadurch festgesetzet wird. Weiter hänget an dem grossen Stag, etwa 4 Fuß höher ein Block / wodurch das Fall des grossen Stag-Segels gehet/an welchem Fall sich auch ein einscheibigter Block / unten mit einem Hacken be-

befindet. Nun ist das eine End des Loopers an dem untern Theil des obenhangenden Blocks fest gemacht/ und gehet der Looper durch den untern Fall-Block wieder nach oben zu/ durch den am Stag hangenden Block/ und mit dem Ende ferner gegen das Verdeck herunter/ allwo das Segel auffgezogen wird. Und weil in dem obern Theil des Segels ein eisern Läger eingemacht/ darein der obbemeldte Hacke des Fall-Blocks eingehacket wird/ so kan man auch den Looper darin befestigen/ das Segel damit wiederum nieder zu holen/ welches Segel durch verschiedene Läger von Eisen/ Holtz oder Touwen, an das Loop-Stag dergestalt angemacht/ daß es auff und nieder gehen kan/ ohne daß das grosse Stag beschädiget werde. An sich selbst ist dieses grosse Stag-Segel dreyeckigt/ und mit dem Ende durch einen Hals an den Fock Mast befestiget/ in dem andern End aber/ so die Schoothören heisset/ ist auch ein eisern Läger, darein eine Talie eingehacket/ mit welcher es an Bord gebracht/ und nach Befindung des Windes angeholet oder abgeführet werden kan.

6. Der GROSSE MARS ist aus ziemlichen starcken Brettern rund gemachet/ und inwendig mit Knien oder Leisten/ so gegen aussen zu dicke/ einwärts aber schmäler zugehen/ gantz herum verwahret. In der Mitte hat er ein viereckigtes Loch/ und auff den dicken Enden von den Knien wird ein Rand oder Krantz herumb gemacht/ der Mars aber nach vornen zu mit rauhen Schaafs-Fellen beschlagen und inwendig an dem Vordertheil kleine Löcher ohngefehr 6. Zoll von einander gebohret/ wodurch

da

das Haane Pootjen geschoren / damit der Rand des Mars das Mars Segel nicht beschädigen kan. Wann dieser Mars soll hinauff an seine Stelle gebracht werden / so hänget oben an dem Top zu jeglicher Seite des Masts ein Block / und durch jeden läufft ein Touw, mit dem Enden nach dem Verdeck zu / da dann an diese zwey Touwen der Mars an beyden Seiten fest gemacht / hinauff gezogen / und wann er über den Top gebracht / biß auff die Saaling nieder gelassen / und an denen längst des Schiffs liegenden Höltzern mit 4. Bolten befestiget wird.

7. Das ESELS-HAUPT des grossen Masts kömmt einige Fuß über der Saaling zu stehen / und ist ein etwas länglichtes stück Holtz / so oben rund unten aber platt / mit einem viereckigten und über die Helffte hineingehenden Loch / darinnen es auff dem Top ruhet: Vor dem Mast ist es nun etwas ausgeholet / und ein grosser eiserner halbrunder Bögel an das Esels Haupt mit 2 eisernen Bolten durch und durch befestiget / und hinten mit Ring und Splint verwahret / daß / wann die grosse Stenge sol aufgehisset oder gezogen werden / sie halb in vorgedachten eisernen Bögel, und halb in dem ausgeholten Theil des Esels-Haupts zu stehen kömt. Wann dieses Esels-Haupt soll auffgesetzet werden / müssen die vor bey dem grossen Mars gemeldte Blöcke / damit derselbe aufgehisset wird / wieder abgenommen seyn. Und befinden sich dergleichen / wiewohl nach Proportion kleinere Esels-Haupte noch zwey bey diesem Mast über ihren Saalingen: Dann gleich wie in dem erst-beschriebenen grossen oder untersten die grosse Stenge ruhet / also stehet in dem Mittlern die

grosse

grosse Bram-Stenge, und in dem obersten der Flaggen-Stock.

8. Die GROSSE STENGE ist ein langes rundes Holtz / unten dick / gegen oben aber etwas schmäler zugehend / welches in das Esels-Haupt des grossen Masts, vorgedachter massen gesetzet wird. Mit dieser grossen Stenge aufhissung gehet es nun folgender gestalt zu: Erstlich ist durch das vorbeschriebene grosse Esels Haupt zu jeder Seite noch ein eisern Bolte von unten auff durchgeschlagen/welcher unten mit einem Auge versehen/daß man etwas darein hacken kan/oben aber mit einem Ring fest verwahret. In das eine Auge nun wird ein Block/vermittelst eines Hacken angehänget/ und hernachmahls hinter dem Mast ein ziemlich starckes Touw durch den Mars hinauffgebracht über des Blocks Rolle / welches Touw weiter vor dem Mast durch die Saaling wieder hinunter gehet / und über die in dem untern Theil der Stenge eingefügete Rolle/ so ferner durch eben das Loch durch die Saaling wieder hinauf geleitet / und an dem eisernen Bolten zur andern Seite befestiget wird Die Boucht dieses Touwes wird nun umb das oberste Ende der grossen Stenge durch ein ander Touw fest gebunden / so / daß wann man auf dem Verdeck auf hisset, die Stenge sich von sich selbst hinauffgeben muß / und wann sie so hoch / daß das Touw in dem Mars kommt / wird es abgenommen/und das dicke End von der Stenge in den eisernen Bögel des Esels-Haupts hinein gebracht/da dann / wann sie noch umb 3. Fuß höher als das Esels-Haupt ist / die Zubehör über den Top derselben geleget / und alsdann völlig auffgerichtet werden

den muß: Damit sie aber desto fester stehe/ wird durch das viereckigte Loch/welches sich in der Stenge noch unterhalb der vorerwehnten Rolle befindet/ein starckes Holtz gestecket/ worauff die Stenge stehet/ und das Touw, so sie die Steng-Wind Reep nennen/ alsdann loß gemacht.

9. Die Haupt-Touwen der grossen Stenge, oder das GROSSE STENGEN WAND. Ehe man dieses auffsetzet/wird erstlich wieder eine Wurst, wie bey dem grossen Wand geleget/darnach 2 Stroppen, zu jeglicher Seite einer/ darüber gestrichen/ darinnen die Toppenants Blocke hangen/ingleichen hinter der Stenge noch ein Strop, in welchem der Fall-Block befindlich. Alsdann werden die Haupt-Touwen, deren zu jeder Seite vier/ auch nach Proportion des Schiffs mehr oder weniger sind/ nach voriger Ordnung über den Top gebracht/ und reichen hinunter biß ohngefehr 3 Fuß oberhalb des grossen Mars, in welchem eben so viel Puttings als der Touwen sind eingestecket/und unten an das grosse Wand etwa 6 Fuß unterhalb des Mars festgemacht/ sich befinden. Die Haupt-Touwen aber werden mit ihren Jungfern wieder an die Jungfern der Puttings angehänget/ und steiff angezogen/ damit die Stenge nach hinten und auch der Seiten zu fest gehalten werde. Die Wevelingen werden gleichmäßig auff vorige Art daran gewunden.

10. Das PERDOEN der grossen STENGE ist auf leichtern Schiffen ein Touw, so umb den Top derselben/ oberhalb der Saaling, mit einem Knopff lieget/ und zu beyden Seiten hinunter biß hinter die

grosse

grosse Rust läufft / allda es mit seinem Putting und Jungfern auf solche Manier / als die Haupt-Towen verwahret und befestiget wird. Auff grossen Schiffen aber sind die Perdoen stärcker gemacht/immassen ein absonderliches/dem Perdoen gleich dickes Touw, mit einem Knopff umb den Top der Stenge geleget/ so daß die zwey Ende davon zu jeder Seite eben unter die Saaling hangen / und eiserne Läger darein gesplisset sind. In diese Läger nun werden die Perdoen nachmahls selbst / so oben mit einem Hacken versehen/eingehacket/ unten aber auf vorige Manier verwahret. Sie dienen umb die Stenge in ihrem Stand bey und vor dem Wind zu halten / und werden auff recht schweren Schiffen an jeglicher Seite auch wohl 2. Perdoen gefunden.

11. Das grosse STENGEN-STAG, bey diesem finden sich die Umbstände/welche oben No. 5. bey dem grossen Stag beschrieben/ indem es über der Saaling die grosse Stenge umbfängt / und also Anfangs doppelt/hernachmahls aber einfach biß in den Fock-Mars läufft/allda es durch die zwey Blöcke aneinander befestiget / und steiff angezogen wird / die Stenge nach vornen zu fest zuhalten. Es kan auch ein Segel / das grosse Steng-Stag-Segel genandt / bey halben Wind, im schönen Wetter auch bey dem Wind, daran geführet werden.

12. Die grosse BRAM-STENGE, kommt ihrer Beschaffenheit und andern Umbständen nach/ mit der grossen Stenge sub No. 8. überein / ausser daß sie nach Proportion kleiner / und dannenhero auch leichter aufzuhissen ist.

13. Die Haupt-Touwen der grossen Bram-Stenge, oder sonsten das GROSSE BRAM-STENGEN-WAND, sind an jeglicher Seite zwey über dem Top dieser Stenge liegende / und biß zwey Fuß oberhalb der Saaling der grossen Stenge hinabreichenden Touwen, an welcher Saaling Enden / und zwar an denen zwey in die Quer gelegten Höltzern / die Puttings dazu stecken / und an dem grossen Stengen-Wand befestiget sind / die Haupt-Touwen aber mit Jungfern, wie vorhero an einander gehangen werden. Zu diesem Wand werden selten Wevelingen gebraucht / und wird sich alles übrige aus voriger Beschreibung gnugsam abnehmen lassen / dahero solches zu wiederholen ohnnöhtig.

14. Das grosse BRAM-STENGEN-Stag ist ein Touw, so gleich vorbeschriebenen Staggen die Bram-Stenge an dem Top umfängt / und erstlich etwa einen Faden lang doppelt / hernachmahls aber einfach nach dem Top der Voor-Stenge gehet / allda ein Block mit einer Rolle befindlich / über welche es hinter der Voor-Stenge weiter hinunter biß in den Fock-Mars laufft / und an der Saaling fest gemacht wird / damit die Bram-Stenge steiff gehalten werden könne.

15. Die grosse RAA und SEGEL. Die grosse Raa ist an und vor sich selbst ein langes rundes und starckes Holtz / welches an beyden Enden etwas spitzig zugehet / an welcher verschiedenes zu bemercken. Dann erstlich befinden sich recht in der Mitte derselben / und zwar nach fornen zu / zwo höltzerne Klampen, zwischen welchen der Gyn-Blocks

Strop

Strop zu liegen komt. Weiter ist an dem mittlern Theil nach unten zu / eine ohngefehr 12 biß 15. Fuß lange Leiste angeschlagen / mit viereckigten Löchern / je eines 1 oder 1½ Zoll von einander / woran das Schonfahr-Segel in der Mitte fest gemacht / und solche Leiste von ihnen ein Kam genannt wird. Noch sind an denen Enden / und zwar an jeglichem zwey doppelte runde Bögels, (welche aber nicht gantz zusammen reichen / sondern ohngefehr 1½ Zoll von einander stehen/) befindlich / so daß die eine Runde an der Raa befestiget / die andere aber hinterwerts absteher; unter welchen Bögels einer gantz nach dem Nock oder End zu/der andere hingegen 5. oder 6 Fuß besser hineinwerts fest gemacht / zu den Lee Segels Spieren dienlich / welche in diesen Bögels ein und ausgeschoben werden können / wann man sie brauchen will oder nicht. Uber diß sind an dem obern Theil durch die gantze Raa eiserne Ringe / etwa einen Faden von einander eingeschlagen / und Seysing darein gebunden / womit das Segel / wann man es einnimt/befestiget wird.

Das Segel an dieser grossen Raa ist das erste von unten hinauf / welches bey den Seefahrenden das Schonsahr-Segel heisset / und insonderheit noch gebraucht wird / wenn bey zunehmenden Sturm alle andere Segels oben und unten gemindert und eingezogen werden / da es nebst dem Bezaan-Segel das Schiff in seinem Esse, um wieder den Wind noch zu bestehen/halten muß.

Gleich wie aber solche grosse Raa mit aller ihrer Zubehör aufzuhissen oder aufzuziehen und nieder zu lassẽ

grosse Mühe/und manchesmahl/nach des Wetters Beschaffenheit/ eine Arbeit von ziemlicher Mannschafft erfordert/ als sol hievon No. seq. bey der grossen Reep. und Cardeel gehandelt werden; Vorhero aber wird nöthig seyn/ kürtzlich von dem bey den Schiffern sogenannten RACK etwas zu melden/ vermittelst dessen nicht allein diese Raa, sondern auch alle andere Reen an ihren Masten und Stengen aufgehisset werden müssen/ und ist es damit also beschaffen:

Es befinden sich hinten umb die Helffte des Masts, nach dessen Proportion, verschiedene länglichte Höltzer/ bey ihnen Schlieten genannt/ (deren eine nach dem Mast zu stehende Seite gleichgehobelt/ die andere aber/so davon abgehet/in der Mitte eingebogen ist) oben und unten mit Löchern; und zwischen diesen Höltzern sind vorigen Löchern gleich oben und unten runde löcherichte Kugeln/ so sie Kloten heissen. Durch diese Schlieten und Kloten nun wird ein/nach Proportion des Masts und der Ree, etwa 9. oder weniger Faden langes Touw gezogen/ und etlichmahl so wohl umb die Raa, die vor dem Mast lieget/ als auch umb die Schlieten gewunden und fest gemacht/jedoch so/daß die an diesen Höltzern befestigte Raa an dem Mast auff- und niedergelassen werden kan: Zu welchem Ende dann oben an dem Mast ohngefehr 3 Fuß unter dem Mars ein kleiner Block mit einer kleinen Krampe befestiget/ und ein anderer Block von gleicher Art befindet sich auch an dem Rack selbst; Von dem Verdek aber wird ein Touw durch den obern Block gebracht/ welches so dann nach den untern Block/ und so wieder nach oben zugehet/ allwo das Ende befestiget/ unten aber auff

C dem

dem Verdeck das Rack vor dem Mast auffgeholet wird / daß es nicht so hart an denselben gehe. Auff schweren Schiffen wird auch wol ein offen Rack, so mit Talien gemacht ist / gar nützlich gebrauchet / wann man die Raa brasset, umb sie besser ab- und zuzuführen / dessen Beschreibung jedoch etwa auff andere Zeit verspahret wird.

16. Die GROSSE REEP und CARDEEL.

Die Reep ist ein Touw, so doppelt und mit beeden Enden gleich genommen wird / in dessen Boucht ein Block hanget / der Cardeel-Block genannt / mit einem Loch oben / und unten mit 2 Rollen: Weil nun oben über dem grossen Esels-Haupt, und zwar an jeglicher Seite desselben ein Hanger oder dickes starckes Touw, woran ein grosser Block mit einer Rolle befestiget / und biß unter die Saaling herabgehet / sich befindet; so werden die vorgedachte beyde Ende durch diese Hanger Blocke hinaufgebracht / und zwar durch jeden ein End / so daß der Cardeel-Block vor den beyden Hanger Blocken hinter dem Mast stehen bleibet / die zwey Ende aber lauffen ferner nach der grossen Raa, in deren Mitte sie befestiget werden. Hernach so ist das Cardeel ein Touw, so mit einem End an dem auff der Mitte des Verdecks befindlichen Knecht (welches ein starckes viereckigtes Holtz ist mit 3 Rollen) erstlich befestiget / und hinauff nach dem kürtzlich gemeldten Cardeel Block über die erste Rolle / so dann wieder herunter in den Knecht über eine Rolle / und nochmahls hinauff nach den Cardeel Block über die andere Rolle / und auffs neue herunter durch den Knecht gehet / allwo die grosse Raa auffgehisset und niedergelassen wird.

Noch

Noch ist eine andere Art / die obbemeldte grosse Raa mit einem so genandten Gyn (da ein Touw über alle Rollen läufft / anstatt daß sich vorhero bey der Reep und Cardeel zwey befunden) aufzuhissen, davon folgendes zu wissen: Es befinden sich erstlich oben über dem grossen Esels-Haupt an jeglicher Seite die vor bey dem Cardeel bemeldte Hangers mit ihren Blocken; hernach ist in der Mitte der Raa selbsten / als bey derselben gedacht worden / ein grosser Block mit 2 Rollen / und unten auff der Mitte des Verdecks ist das starcke viereckigte Holtz mit seinen 3 Rollen / so sie den Knecht nennen. Von diesem Knecht nun ab / gehet das Touw oder so benahmsete Gyn über eine erstbemeldter Rollen / nach oben zu durch den einen Hanger-Block, und zurück an die Raa selbst über die erste Rolle / von dar weiter nach den Hanger-Block auff der andern Seite / und wieder an die Raa über die andere Rolle, letzlich nochmahls nach oben zu / allwo das End des Touwes an dem Top befestiget / mit dem untern Theil aber / so durch den Knecht läufft / die Raa aufgehisset und niedergelassen wird. Diese Art ist schwerer als vorige / und wird nicht so viel bey uns / als von den Englischen gebrauchet: Indessen können diese Observationes dienen sich ein Concept von Aufhissung anderer Reen, da nur die Umbstände manchesmahl in etwas variiren, zu machen / damit es dem Leser nicht verdrießlich falle / wann ausser Noht bey allen nochmals die Beschreibung beygefüget werden solte.

17. Die PEERT befinden sich an jeder Ree, und sind 2 Touwe, so von jedem Nock oder End der Ree ab / und gegen einander biß in die Mitte dersel-

ben ans Rack zusammen lauffen / allda sie befestiget: Und weil allenthalben Knoten eingeschlagen / so können die Boots-Leute mit den Füssen desto fester darinn stehen / wann sie mit der Brust auff der Ree liegen / und das Seegel einnehmen und beschlagen. Die Peert an der grossen Raa sind eben so beschaffen / nur daß sie nicht an dem Rack, sondern mit zween Jungfern zusammen gehänget / und mit einem Strop oder Touw unter dem Rack auff gewisse Art befestiget / weil zu dieses Seegels Einnehmung mehr Volck gehöret.

18. Die Toppenants der grossen Raa, oder die GROSSEN TOPPENANTS, sind 2. Touwe, zu jeglicher Seite des Schiffs eines / davon ein jedes erstlich von unten bey dem vordersten Haupt-Touw einfach hinauff durch seinen unter dem grossen Mars hangenden Toppenants-Block über eine Rolle läuft / und wieder nach den an jedem Nock oder äussersten Theil der grossen Raa befestigtẽ Mars Schootẽ Block über eine Rolle / von dar aber zurück nach den vorigen Toppenants Block zugehet / auch allda befestiget / mit dem heruntergehenden Theil aber unten im Schiff die Raa regieret wird. Auff grossen schweren Schiffen hangen auch wohl die Toppenants Blocke zu beyden Seiten an dem grossen Esels-Haupt, weilen die Reen umb so viel breiter / da dann ein Nock oder End davon / wann das Schiff auff einer Riviere oder am Land / oder auch wegen des Windes zu Ancker lieget / gantz hoch an das Esels-Haupt aufgetopt wird / das andere Nock aber herunter / meistens gegen den Bord angehet / auff daß es nicht zu viel Wind fange / und auch andere Schiffe mit

ihren

ihren Anckers bey hartem Wind vorbey treiben können.

19. Die Brassen der grossen Raa, oder die GROSSEN BRASSEN. Bey diesen ist zu wissen/daß erstlich an jedem Nock oder Ende der Raa ein ohngefehr dritthalb Faden langes starckes Touw, (bey den Schiffern ein Schinckel genandt/) unten am Ende mit einem Block und Rolle versehen/ hanget: Hernach lauffet hinten von der Campagne da oben auff dem Bord ein Block fest gemacht/zur jeglichen Seite eine von den 2 Brassen ab/ und zwar jede nach ihren Schinckel, und über die in dem daranhangenden Block befindliche Rolle wieder zurück nach der Campagne, da sie hinter erstbemeldten auff dem Bord liegenden Block fest gemacht/ und mit dem andern End die grosse Raa gebrasset, das ist/ nach dem Wind angehalten und abgeführet wird/ damit das Seegel voll stehen kan. Vor dem Wind müssen beede Brassen fest stehen, bey dem Wind aber/ oder halben Wind, wird die eine angehalten/ die andere abgeführet.

20. Die Boelyns des Schonfahr-Segels, oder die GROSSEN BOELYNS. Hiebey ist vorhero zu mercken/ daß von dem dicken Touw, welches so wohl umb dieses/ als auch alle andere Segel/ rund herumb befestiget/ und das Lick genennet wird/ an jeder herunterstehenden Seiten des Segels 2. andere fast gewundene Touwen, Sprieten benahmset/ etliche Faden lang ab/ jedoch in drey Theile lauffen: An dem äussersten Houck nun/ wo diese in 3. Theile lauffende Touwe zusammen gehen/ ist die

Boelyn als ein gantz besonderes Touw zu jeder Seite angemacht / welches dann einfach herunter nach den Fock Mast auf die Back durch den daselbst befindlichen Block / den Kinnbacken Block genandt / über eine Rolle läufft / und wieder rückwärts an dem Bratspies oder Creutzholtz indessen befestiget wird. Wann das Segel bey dem Wind und halben Wind stehet / wird eine von den Boelynen steiff angehalten / vor dem Wind liegen alle beyde loß.

21. Die Schooten des Schonfahr-Segels, oder die GROSSEN SCHOOTEN, sind zwey Touwen, an jeglicher Seite des Schiffs eines / so neben den Bezaan Mast von einer in die Seite des Schiffs festgemachten Rolle ab/und biß nach den Schoothören oder beeden untersten Ecken des Segels / jede über ihre Rolle durch den daselbst befestigten Block / und von dar wieder zurück nach den Bezaan-Mast hinter der vorgedachten in die Seite des Schiffs gemachten Rolle in einen Ring lauffen / allda sie auch befestiget werden: mit dem andern End aber wird das Segel nach dem Wind unter dem halben Verdeck angehalten oder abgeführet / welches die grosse Schooten anhalten oder abführen heisset: Und ist zu beobachten / daß bey dem Wind eine von den Schooten fest stehet/die andere aber loß ist; vor dem Wind aber sind sie beyde steiff angehalten / auff daß das Segel fest stehe.

22. Die GROSSEN SCHMYTEN oder Schmisse, heissen auch sonst die grosse Halse, und sind 2 starcke dicke Touwen, welche jedoch nach den Enden etwas spitzig zulauffen: An dem dicken Theil wird

wird ein grosser Knopf gesplitzet, mit welchem sie an den Ecken des Schonfahr-Segels in den Schoothören befestiget. Von diesen Schmyten stehet bey dem Wind allezeit eines fest/ und läufft über Bord hinaus/ da es dann von aussen durch die Seite des Schiffs mitten zwischen dem grossen und Fock Mast wieder hineinwärts gehet/ und darinnen beleget wird: Das andere aber bleibet gegen das Hintertheil des Schiffs zu abgeführet/ nachdem als die grosse Schoot angehalten ist. Mit halben Wind stehet der Hals auf eben diese Art noch fest/ doch wird die Schoote von der andern Seite etwas geführet: Vor dem Wind aber/ wann beyde Schooten angehalten sind/ liegen die 2. Schmyten loß. Sie werden sonsten bey schönem Wetter/ und im Sturm gebraucht: im Sturm aber wird noch wohl eine Talie oder Touw, welches durch 2. Blöcke und über 3. Rollen vierfach laufft/auffgesetzet/umb dem Hals zu Hülff zukommen/ und das Seegel desto besser zu halten.

23. Die GY-TOUWEN oder Aufzieh-Touwen, sind 2 Touwe des Schonfahr-Segels, an jeglicher Seite eines/ davon die Ende ungefehr am vierdten Theil der grossen Raa befestiget/ und alsdann nach den Schoothören des Schonfahr-Segels zu/ über ihre Rollen/ und wieder hinauff nach der Raa, einen halben Fuß besser einwärts/ jegliches durch seinen Block/über die darin befindliche Rolle/ von dar aber hinab gegen das forderste Haupt Touw zulauffen/ umb das Segel allda aufzugyen oder einzunehmen/ und beyzusetzen oder niederzulassen. NB. Wann das Segel beygesetzt wird/ werden die

Gy-Touwen, wie auch Buyck-und Nockgürtels abgeführet: Wird aber das Segel auffgeholet/oder an die Raa festgemacht/ werden alle diese Touwen auch jegliches nach seinen Platz gebracht.

24. Die NOCK-GORDINGS oder-Gürtels des Schonfahr Segels. Von diesen ist zu wissen/ daß erstlich an dem obersten Theil des grossen Stengen-Wand zu jeglicher Seiten ein Touw befestiget/ welches herunter/ und oberhalb der Raa durch einen Block mit 2. Rollen/ eine oben/ die andere unten/ und zwar durch die oberste gehet/ so daß der Block daran zu hangen kommt; Von dar laufft es wieder hinauff nach einem andern Block/so über der Helffte des Stengen-Wand sich befindet über eine Rolle/und das Ende davon hinter dem Segel gar hinunter bey dem grossen Mast auff das Verdeck. Darnach sind wieder an der Raa selbst/ ungefehr am vierdten Theil nach aussen zu/ zu jeglicher Seite 2. Blöcke mit ihren Rollen übereinander fest gemacht/ und gehet vor dem Segel her von der längsten Spriete an ein Touw, der Nockgürtel genant (welches daselbst befestiget/) über des von denen an der Raa befindlichen 2. Blöcken/auswärts-stehenden Blocks Rolle/ und so hinauf an obengedachten über der Raa an vorbeschriebenem Touw hangenden Block durch die untere Rolle/von dar es durch den inwärts an der Raa befestigten Block hinunter nach die mittleste Spriete durch ein eisernen Läger laufft/ und das Ende davon an der untersten Spriete festgemacht wird. Wie es nun an der einen Seite beschaffen/ also auch an der andern/ und wann das Segel soll auffgezogen werden/ geschicht solches mit dem vorgemeldten

her-

heruntergehenden Theil bey dem grossen Mast auff dem Verdeck, wodurch das Segel gleichsam gedämpfft wird / daß der Wind nicht so viel Gewalt daran habe.

25. Die BUYCK-GORDINGS oder Gürtels des Schonfahr-Segels. Bey diesen ist zu beobachten/ daß unten am Segel gegen aussen zu / an jeder Seite erstlich ein Touw festgemacht / und in die Quer biß fast nach der Mitte unten am Segel durch ein eisernen Läger gehet / von dar es ferner hinauff vor dem Segel her durch einen an der Mitte der Raa befestigten Block / biß nach einen andern an dem Stag des grossen Masts hangenden Block / und hinter dem Segel mit dem End wieder herunter nach dem Verdeck bey dem grossen Mast zu laufft / und daselbst regieret / oder das Segel gleichfalls gedämpffet / und leichter an die Raa gebracht wird / damit man es fest machen könne.

26. Die grossen LEE-SEGELS, werden sonsten auch wohl die FLEDERMÆUSE genandt / und bey gantz schönem Wetter gebraucht; sie sind ohngefehr wie ein Stag-Segel beschaffen / und befinden sich deren unten an dem Schonfahr-Segel zwey / welche folgendergestalt beygebracht werden: Oben an dem Top der grossen Raa ist ein einscheibigter Block / und am obersten Ende oder Spitze des Segels desgleichen Block; von welchen beyden Blocken eine Talie geschoren wird / so das Fall machet: unten aber am Segel wird ein Spaar eines Gickes gleich ausgestecket / worüber die Schoothören des Segels gehet / und der Hals wird auch an selbiges Gick odr Spaar

befestiget / welches dann an beyden Seiten des Schonfahr-Segels geschiehet. Dergleichen Lee-Segels werden auch an dem grossen Mars-Segel gebraucht.

27. Die SCHWICHT-SARLING ist ein Touw, so von Cabel-Garn bestehet / und bey harten / oder auch nach geendeten Sturm / wann das Schiff von der einen Seite nach der andern schlengert, so wohl zu dem Grossen als auch grossen Stenge Wand gebrauchet wird / da man dann das eine End an das forderste Haupt-Touw an der einen Seite befestiget / und über quer gleichfalls an das forderste Haupt-Touw zur andern Seiten / von dar wieder nach dem andern Haupt-Touw zur einen / und abermahls hinüber nach dem andern Haupt-Touw zur andern Seiten / und so fort umb alle Haupt-Touwe zu beeden Seiten bringet / damit das Wand steiff zusammen gehalten werde / und der Mast oder die Stenge nicht durch das Schiff oder über Bord mit dem Schlengern arbeite. Etliche brauchen auch Haane-Pootjen, damit das Wand zusammen gehalten oder geschwichet wird. Ingleichen kan man solche Schwicht-Sarling auch bey dem Grossen oder Schonfahr-Segel brauchen / da dann beyde Ende von solchem Touw gleich genommen / und die Boucht davon umb den Top des Masts über die Saaling geleget / beyde Ende aber nach vornen zu über den Bauch des grossen Segels geworffen werden / so / daß das eine End am Steuer-Bord, das andere aber am Back-Bord steiff und wohl befestiget: welches dann dem Schonfahr-Segel trefflich zu statten kommen kan.

28. Der

28. Der grosse LOOPER und MANTEL oder der SPANISCHE TACKEL: bey diesem ist nun zu beobachten/ daß/ wie No. 4. bey dem grossen Wand gemeldet/oben umb den Mast ein dickes Touw geleget/ davon die 2 Ende / zu jeglicher Seite eines / etwa zwey Faden lang herunter hangen / und die Hangers von den Tackels genennet werden / auch in jeglichem End ein eisern Läger eingebunden ist. In dieses Läger nun ist ein Strop oder starckes Touw, so oben mit einem Hacken versehen / eingehacket / unten aber an dem Strop ein Block befestiget / durch welchen (1) an der einen Seite über eine Rolle ein Touw, bey ihnen der Mantel genandt / mit dem einen End hinunter läufft an die Rust, da es wieder mit einem Hacken versehen / und in einem eigenen dazu gemachten eisernen Putting ein und ausgehacket wird / das andere End aber von der Rolle herabgehet / und ein doppelter Block mit zwey Scheiben / einer grossen oben / und einer schmälern unten / daran festgemacht wird. Weiter ist unten in der Rust wieder ein Strop mit einem eisernen Hacken in eben vorgedachten Putting eingehacket / und oben an dem Strop befindet sich ein einfacher Block mit einer Rolle / an welchem nun (2) ein anderes Touw, der Looper oder Läuffer benahmset / obenher befestiget / und hinauff über die obberührte erste schmälere Rolle / dann wieder herunter nach den Strops-Block über selbige Rolle / nochmahls hinauff nach der grossen Rolle / und von dar herunter läufft / mit welchem End dann dieser Tackel gebraucht / und das Boot, die Stücke / &c. in und aus dem Schiff gezogen werden; wiewohl / wenn man das Boot damit einsetzet / an die Nock

der grossen Raa noch eine Nock-Talje gemacht wird/ damit das Boot nicht einen zu grossen Schlag in das Schiff thue. Dieser Spanische Tackel befindet sich entweder auff beyden Seiten des grossen Masts, oder er wird nur am Steur-Bord, d. i. zur Rechten/ hingegen am Back-Bord, d. i. zur Lincken / der Franzische Tackel gebraucht/ welcher folgender gestalt eingerichtet.

Es wird oben an den vorbeschriebenen Hanger ein einscheibigter Block gehangen/ durch welchen ein Touw, so etwas dicker ist als der Looper, gehet/an dessen beyde Ende wieder Blocken befestiget/ davon der eine mit einem langen Strop und Hacken versehen. Nun gehet der Looper durch den obenhangenden an dem einen End befestigten Block hinab nach den untern Block/ über die daselbst befindliche Scheibe/ und so dann wieder hinauff nach den obersten Hanger-Block, allda das Ende festgemacht/ mit dem herunterhangenden Theil aber der Tackel regieret wird.

Noch ist eine andere Art eines Tackels, welcher aber nicht so viel von den Teutschen / als auff Englischen Schiffen gebraucht wird: Nemlich es werden oben an dem grossen Stag 2 ziemliche grosse einscheibigte Blöcke befestiget/ und unten befinden sich auch wieder 2 Blöcke mit einer Scheibe oder Rolle/an derer jedem ein Strop, worinnen ein Läger mit einem Hacken festgemacht. Das Hiss-Touw oder der Looper ist erstlich an einem von denen oben am Stag hangenden Blöcken/ und zwar dessen untern Theil feste / und gehet herunter durch einen von den unter-

sten

sten Blocken / von dar wieder hinauff über die Rolle des erstberührten oben am Stag hangenden Blocks / und so dann abermahls hinunter durch den andern Block von unten / und weiter abermahls hinauf über die Rolle des andern am Stag hangenden Blocks / mit dem Ende aber hinab auff das Verdeck, als womit die Hissung geschicht / oder dieser Tackel regieret wird. Er dienet sonsten auff Englischen Schiffen / der Kauffleute Güther aus- und einzubringen / weil er gerade über der grossen Lucke stehet / dahingegen hierzu die Teutschen auch den Spanischen Tackel gebrauchen / und weil dieser an dem grossen Mast als vor die Beschreibung ausweiset / befindlich / mithin von der Lucke noch abstehet / als wird zu dessen Behuff eine Talje oben in des Hangers Auge festgemacht / und noch ein Block unter den Fock-Mars gehangen / davon der Looper auff die Back gehet / so / daß der Spanische Tackel nach vornen zu und recht über die grosse Lucke gebracht wird / umb daselbst die Wahren aus- und einzuziehen: welches die Seefahrende gemeiniglich den Mosis nennen.

Ausserhalb diesem ist noch eine andere Gattung eines Tackels, welchen sie das STAG NATJEN nennen / und zu kleinem Gut / wann man so viel Mühe mit dem Spanischen Tackel nicht haben will / gebraucht wird / folgendergestalt: Es wird oberhalb der grossen Lucke, an das grosse Stag, ein ziemlicher Block befestiget / und etwas herunterwärts ist ein anderer loser Block / imgleichen nach unten zu eine halbrunde Scheibe mit etlichen kleinen Löchern. Nun wird vor erst der Looper oder Hiss-Touw an dem Oberntheil des losen Blockes befestiget / und

laufft hinauff über die Rolle des am Stag hangenden Blocks / von dar hinunter nach der halbrunden Rolle/darüber er in eine Boucht geschlagen/ in selbige Boucht aber ein Strop mit einem eisernen Läger, und Hacken gemacht wird / da denn das Ende des Touwes wieder hinauff / und über die Rolle des andern Blocks / ferner aber nach dem Verdeck gehet / als woselbst es gehisset oder auffgezogen wird.

29. Die grosse MARS-REE und SEGEL. Diese Ree ist / wiewohl nach ihrer Proportion der grossen Raa gleich/ausser daß sie keiner Bögels zu ihren Lee-Segeln benöthiget/auch keine Ringe auf derselben befindlich / sondern es werden Raa Bande mit Nägeln darauff genagelt, womit das Segel / wenn es eingenommen / befestiget wird. Das Segel an sich selbst ist nach dem Schonfahr-Segel das zweyte in die Höhe / und wird bey und vor dem Wind, und bey halben Wind gebraucht / als es das Wetter leiden kan: Darnach / wann es starck beginnet zu kühlen, muß es erstlich 2. oder 3. Fuß gestrichen/ und so ferne es noch härter anhält/ gerefft oder etwas kleiner gemacht / endlich aber im Fall der Noht gar eingenommen / und an die Ree festgebunden werden.

30. Das grosse MARS-FALL. Bey diesem ist gleich anfangs zu beobachten / daß erstlich an jeglicher Seite des Tops der grossen Stenge unter der Saaling ein Block befestiget / davon der eine nur eine Rolle oder Scheibe/der andere aber zwey neben einander hat; darnach befindet sich auch mitten auff

der

der Mars-Ree ein Block gleichfallß mit zwey neben einander stehenden Scheiben. Nun kommt hinten von der grossen Stenge ein Touw über den einfachen Block an der einen Seite/und laufft hinunter an die Ree über die erste Rolle/ wieder hinauff an den zweyscheibigten Block zur andern Seite über die erste Rolle/ und so wieder nach der Ree über die andere Rolle/ alsdann abermahls hinauff über die zweyte Rolle des zweischeibigten Blocks; und wie also so wohl das eine End des Touwes, welches hinter der grossen Stenge hinauff geführet worden/ als nunmehro auch dieses End an jeglicher Seite der Stenge etwas herunter hanget/ so ist jegliches mit einem Block und seiner darin befindlichen Rolle befasset. Ferner so ist unten hinter dem grossen Wand zu jeglicher Seite ein Strop oder dickes Touw, oben mit einem Block und Rolle versehen/ und unten mit einem Hacken in eine eiserne Krampe, eingehacket; und an dem untern Theil eines jeglichen an den beeden Enden vorbeschriebenen Touwes befasseten Blocks wird zu jeder Seite ein ander Touw, welches eben das Mars-Fall heisset/ festgemacht/ und gehet herunter über die Rolle/ in den unten am Strop befindlichen und in die eiserne Krampe eingehacketen Block/ von dar weiter hinauff nach demjenigen Block/ an dessen untern Theil es vorhin festgemacht war/ über die daselbstige Rolle/ und wieder herunter durch ein Loch unter das halbe Verdeck, da es nochmahls durch einen Block und Rolle nahe der Cajute laufft Und gleich wie nun dieses an beeden Seiten gleich gemacht/ so wird das Fall nach vornen zu erstlich auff der einen Seite/ so weit als man kan/ und dann/ eben auch also zur andern

Seite

Seite auffgezogen/ biß die Ree hinauffgehet/ und an dem Top stehet.

Noch eine andere Art/ diese Mars Ree aufzuhissen, ist folgende: Es ist auff der Ree selbst ein Block mit zwey Rollen festgemacht/ und oben an der grossen Stenge zu jeder Seiten hänget wieder ein Block/ davon der eine zwo Rollen/ der ander aber nur eine hat/ unten aber von dem Verdeck und schon vormahls beschriebenen Knecht ab gehet ein Touw, durch den Mars hinauff über die einschichtige Rolle/ und wieder herunter nach der Mars Ree über die daselbst befindliche erste Rolle/ so dann abermahlen auffwärts nach dem andern Block über eine von den beeden Rollen/ und so fort wieder abwärts nach der Ree über die andere Rolle/ ferner noch einmahl hinauff über die andere von den beeden Rollen/und das Ende auffs neue zurück an die Ree, allda es an dem vorigen Block befestiget wird: Unten aber auff dem Verdeck bey dem Knecht muß die Mars-Ree, wie vor gedacht/ aufgehisset und niedergelassen werden: wiewohl diese Art viel schwerer fällt/ als die vor bey dem Mars-Fall angezeiget worden.

31. Die Toppenants der grossen Mars-Ree, oder grossen MARS-TOPPENANTS, sind zwey Touwe, an jeglicher Seiten des Schiffes eines: lauffen gleich den Toppenants der grossen Raa, von unten zu bey dem Wand hinauff durch den Mars, oben an die grosse Stenge, durch ihre unter dem Saaling daselbst hangende 2. Blocken/ und weiter nach denen auff den 2 Noken der Mars-Ree befestigten Blocken: von dar aber gehen sie wieder zurück hin-

hinauff nach den Bram-Segels Schoothören, allda sie befestiget werden. Wann man aber das Bram-Segel einnimmt/muß die Boucht von diesen Toppenants nach dem Esels-Haupt gebracht/ und allda festgemacht/ die Ree aber unten bey dem dritten Haupt-Touw regieret werden. Zu Zeiten geschicht es auch/ daß bey Winters-Tagen/ oder wann der Capitain die Bram-Stenge nicht führen will/sie samt aller Zubehör abgenommen/ und ein Stulgen, oder andere Stange oben mit einem Knopff und Flügel an die Stelle gesetzt wird: da dann die Toppenants dieser grossen Mars-Ree ebenfallß nach dem Esels-Haupt gebracht/ und allda befestiget werden/ weil die Ree doch einige Festigkeit haben muß. Diese Toppenants dienen zugleich an statt der Schooten des grossen Bram-Segels.

32. **Die Brassen des grossen Mars-Segels,** oder die grossen MARS BRASSEN. Hie hänget/ eben wie bey den Brassen der grossen Ree gedacht worden/an jeglichem Nook oder Ende der Mars-Ree ein Schinckel, ohngefehr 2 Faden lang/unten mit einem Block und Rolle. Die Brassen aber lauffen vornen von dem ersten Touw des Bezaan-Wand hinauf unter die Begynen-Ree, durch einen an dem Wand befestigten Block/ von dar sie hinüber nach oben zu an die Schinckels der Mars-Ree durch die daranhangende Blocke/und wieder zurück unter die Begynen-Ree an das Bezaan-Wand gehen/ und an dem daran befindlichen erstgemeldten Block befestiget werden. Unten aber auff dem Verdeck neben dem Bezaan-Mast wird die Mars-Ree damit regieret/ und nachdem der Wind ist/ eine angehalten/ die andere abgeführet, vor dem Wind hingegen beede festgesetzet.

33. Die Boelyns des grossen Mars-Segels, oder die grossen MARS-BOELYNS. Hier muß man sich eben dergleichen in drey Theile lauffende Sprieten, als oben bey den Boelyns des Schonfahr Segels beschrieben worden / erstlich vorstellen. Die Boelynen, so zu jeglicher Seite an dem Houck gedachten Sprieten befestiget / lauffen unter den Fock-Mars allwo an jeglicher Seite der Saaling hinter dem Mast ein Block mit einer Rolle hanget; Von dan gehen sie hinunter nach der Back oder dem Vor-Castell, da sie an einem Nagel unterdessen befestiget / und das Segel nach dem Wind / wie oben gemeldet / angehalten und abgeführet wird.

34. Die Schooten des grossen Mars-Segels oder die grossen MARS-SCHOOTEN sind 2 Touwe, an jeglicher Seite eines / so bey dem grossen Mast hinauff gehen nach der grossen Ree zu / allda Blöck mit Rollen hangen: Uber diese Rollen laufft jedwede Schoote weiter nach ihrem Nock der grossen Ree, in den darauff liegenden Block über eine Rolle und so weiter in die Schoothören des Mars-Segels da sie befestiget werden. Unten bey dem grossen Mast wird das Mars-Segel damit regieret / und wenn es beygesetzt oder ausgespannet wird / stehen beede Schooten steiff / und müssen mit denen Brassen der Ree nach dem Wind regieret / so es aber eingenommen / dieselbe auch wieder abgeführet werden.

35. Die Gy-Touwen des grossen Mars-Segels, oder die grossen MARS-GY-TOUWEN, sind wider 2 Aufzieh-Touwen, an jeder Seite eines / welche ohngefehr an den vierten Theil der Mars Ree erst

lic

lich fest gemacht / und weiter nach den Schoothören des Mars-Segels über eine Rolle / und so wieder hinauf an die Ree einen halben Fuß besser einwerts / durch einen Block über eine Rolle / von dar aber nach unten zu lauffen / womit bey dem dritten Haupt-Touw das Segel aufgegyet wird.

36 Die GORDINGS oder Gurtels des grossen Mars-Segels, als da sind die Demp Gordings, Buyck-Gordings und Nock-Gordings. Die Demp-Gordings oder Gürtels betreffend / ist unten an dem Lick des Segels / ungefehr am dritten Theil desselben / zu jeglicher Seite ein Touw befestiget / welches nach der untersten Spriet hinauff durch ein eisern Läger, und so ferner durch einen an der Mars-Ree hangenden Block / biß oben unter die Saaling von der grossen Stenge wieder durch einen Block gehet / und so hinter dem Segel herunter nach dem grossen Mast zulaufft / da das Segel / wann es sonderlich vor dem Wind eingenommen werden soll / gedämpfft und zusammen gezogen wird / daß man den Wind daraus halten / und es fest machen könne. Und diese Art wird gebraucht / wann das Mars-Segel mit einem Gyn gemacht / als vor No. 30. bey der andern Aufhissungs-Art beschrieben: ist aber ein Reep und Fall daran befindlich / so wird an dem Reep oberhalb der Ree ein Block gebunden / da es dann nicht ferner nach oben zu / sondern durch den Mars hinunter lauft / und allda regieret wird.

37. Die BUYCK-Gordings oder -Gurtels aber sind unten an der Mitte des Segels festgemacht / und lauffen vor dem Segel hinauf durch einen

nen über der Mars-Ree hangenden Block biß unter die Saaling der grossen Stenge, und so durch einen Block wieder hinunter nach dem Verdeck, allwo das grosse Mars-Segel geholet wird/wann es einzunehmen/ damit es in den Mars komme / allwo es sonsten ordentlich zu liegen pfleget.

38. Die NOCK-Gordings oder Gurtels lauffen zu jeder Seite oberhalb der obersten Spriet ab/allwo das End am Lick befestiget/nach einen an der Mitte der Ree hangenden Block über eine Rolle/ und hinter dem Segel hinunter in den Mars/daselbst es geholet / und das Lick des Segels damit an den mittlern Theil der Ree gebracht / also leichter eingenommen und fest gemacht wird.

39. Die grosse BRAM-REE und SEGEL. Diese Ree ist ihrer Beschaffenheit nach der grossen Mars-Ree gleich / nur daß sie nach Proportion wiederum etwas kleiner.

Das Segel ist an dem grossen Mast das dritte und höchste/ und wird gleichfals vor und bey dem Wind wie auch halben Wind mit gutem Wetter gebraucht/ wann aber selbiger stärcker/als es vertragen kan/ ankommet/annoch vor dem Mars-Segel eingenommen.

40. Das grosse BRAM-FALL bestehet aus folgenden:erstlich ist in der Mitte der Bram-Ree selbsten ein Touw befestiget / so sie einen Reeps nennen/ und oben durch die Bram-Stenge unter der Saaling über ein Rolle gehet / das Ende davon aber einen an selbigen Touw hangenden Block befasset/so der Fall-

Block heisset. Nun laufft unten von dem Knecht von der Mitt des Verdecks ab ein ander Touw durch den Mars hinauf nach diesen Fall-Block über eine Rolle / so dann zurück auf der grossen Steng-Saaling durch einen andern daselbst befestigten Block mit einer Rolle / und das End wieder hinauff nach mehr gedachten Fall Block, da es fest gemachet / mit dem herunterhangenden aber die Ree aufgehisset und nieder gelassen wird.

41. Die Toppenants der grossen Bram-Ree, oder die GROSSEN BRAM-TOPPENANTS sind 2 Touwen, zu jeglicher Seite eines / und lauffen oben von dem Eselshaupt der Bram-Stenge woran das End befestiget / nach jeglichem Nock der Bram-Ree durch ihre Blöcke mit Rollen / von dar wieder hinauf nach denen zweyen unter der Saaling der Bram-Stenge hangenden Toppenants-Blocken mit Rollen, und jedes herunterhangende Theil wird auf der Saaling in dem grossen Mars nachmahls angehalten / und auch fest gemacht / wenn das Segel gleichfals fest ist.

42. Die Brassen des grossen Bram-Segels, oder die grossen BRAM-BRASSEN. Hier finden sich abermahlen 2 Schinckels etwa 1½ Faden lang an jedem Nock der Ree, mit einem Block am Ende / als oben bey denen andern Brassen, aber lauffen ab von dem Top der Creutz-Stenge des Bezaans-Masts, jede nach ihrem Schinckel-Block über eine Rolle / und von dar wieder zurück nach einem an dem forderſten Haupt-Touw des Creutz-Stengen-Wand gegen oben zu festgemachten Block / und so weiter hinunter / da sie bey dem Bezaan-Mast nach voriger Art angehalten und abgeführet werden.

43. Die Boelyns des grossen Bram-Segels, oder die grossen BRAM-BOELYNS. Nachdeme hier wieder zwey/jedoch dreyfach lauffende Sprieten, wie vor schon beschrieben worden/ zu befinden; als befassen sie an dem zusammen gehenden Houck oder End die Boelynen, an jeglicher Seite eine/ und lauffen nach dem Bram-Stengen-Stag zu/ an dessen etwa vierdten Theil gegen der Vor-Stenge 2 Blocke hangen / durch welche die Boelynen über Rollen weiter nach dem Vor-Stengen-Wand durch den am obersten Theil des hintersten Haupt-Touwes zu jeglicher Seite fest gemachten Block/ und von dar hinunter durch den Fock-Mars nach dem Fock Wand gehen/ allda sie bey dessen zweyten Haupt-Touw von hinten zu an einer Klampe beleget/ und das Segel daselbst/nach Beschaffenheit des Windes regieret wird.

44. Die Schooten des grossen Bram-Segels, oder die grossen BRAM-SEGELS. An deren statt dienen/wie vor No 31. gemeldet/ die Toppenants der grossen Mars-Ree, weil das Bram-Segel leicht/ und à parte keine Schooten hat.

45. Die Gy-Touwen des grossen Bram-Segels, oder die grossen BRAM-GY-TOUWEN sind 2 kleine Touwen, davon eines jeden ein End in den Schoot-thören des Bram-Segels befestiget/ und sodann nach einen ungefehr wieder am vierten Theil der Bram-Ree anhangenden Block und Rolle/ von dar aber hinunter nach dem dritten Haupt-Touw des grossen Wands lauffen. Diese gehen nur einfach/ weil das Segel leicht/ da die andern doppelt/ nemlich von der Ree ab in die Schoot-thören, und alsdann wieder zurück an die Ree, und so ferner lauffen.

Von dem FOCKE-MAST und Touw-Werck, so in dem Kupfferstück mit dem Buchstaben X. bezeichnet.

Dieser Mast ist der Erste nach fornen zu / und auch der Grösseste nach dem mittlern Mast. Er gehet durch die Back und zwey Verdecke zwischen den so genandten Fischen oder dicken Brettern hinunter biß in den Kielschwyn , allda er gleich dem grossen Mast, in seinem dazu gemachten Spoor eingesetzet / auch oben mit dergleichen Kraagen verwahret wird.

NB. Weil der meiste Theil der Reen , Segel und des Touw-Wercks von diesem Mast mit denen Reen , Segeln und Touwen des grossen Masts übereinstimmet ; als wird vor unnöhtig befunden / deren Beschreibung hie zu wiederholen/ sondern der günstige Leser dahin verwiesen : In welchen Stücken aber eine Veränderung zu finden / soll jederzeit an seinem behörigen Ort erinnert werden.

2. Die RUST oder das dicke Brett/ so an beeden Seiten des Schiffs zu Befestigung der Haupt-Touwen angemacht / ist seiner Beschaffenheit nach der Rust des grossen Masts sub No. 2. gleich/ ausser daß er einige Fuß nach Proportion kürtzer/ und auch ein Putting weniger daran befindlich/weil

die

die Zahl der Haupt-Touwen ebenfalls allezeit um eines von dem grossen Mast differiret.

3. Die SAALING. Deren sind drey / gleich als bey dem grossen Mast, indeme allhier gleichmässig 2. Stengen befindlich. Jede bestehet aus ihren vier Hölzern/davon auch hier bey der untersten Saaling die 2 in die Länge stehende/an jeglicher Seit eines/an den Mast selbsten befestiget / die andere 2 in die Quer gelegte aber eines vor / das andere hinter dem Mast an der langen Saaling eingefüget/ und mit Spieckers festgemacht / auf welche der Fock-Mars gelegt wird. Die andern zwey an der Vor-Stenge und Vor-Bram-Stenge befindliche Saalingen sind vorigen/wiewohl nach Proportion, gleich.

4. Die HAUPT-TOUWEN oder das FOCKE-WAND. Deren ist hier jederzeit eines weniger / als bey dem grossen Mast / so daß/ wann dort sieben/ hier sechse/und so weiter gebraucht / und auf gleiche Art festgesetzet werden: dabey dann ferner eben dasjenige zu beobachten / was so wol vor als bey / und nach deren Auflegung oben No. 4. angemercket worden.

5. Das FOCKE-STAG liget gleich dem grossen Stag über dem Top des Fock-Masts erstlich doppelt 2 biß 3 Faden lang/und gehet hernachmahls einfach hinunter biß etwa an die Boegspriet allwo in das End ein Block gebunden: Ungefehr an dem dritten Theil der Boegspriet aber ist wieder ein ander Touw mit einem Block durch einen Strop befestiget / so diesem Stag doppelt entgegen kommt/ da dann die 2

Blöcke

Blocke wieder zusammen gehangen / und also das Stag fest angezogen wird. Von dem Segel Vid. oben No. 5.

6. Der FOCK-MARS ist gemacht als oben der grosse Mars sub No. 6. und wird auf eben die Art aufgehisset, oder über den Top gebracht.

7. Das ESELSHAUPT, worinnen die Vor-Stenge stehet / befindet sich einige Fuß über seiner Saaling und ist so wohl seiner Beschaffenheit als andern Umständen nach dem grossen Eselshaupt, sub No. 7. gleich / ausser daß es nach Proportion etwas kleiner. Eine gleiche Bewandniß hat es mit den andern zweyen / in deren einem die Vor-Bram-Stenge, in dem andern das Stulgen ruhet.

8. Die VOR-STENGE ist gleich der grossen Stenge, ein langes rundes Holtz / welches unten etwas dicke / und gegen oben zu schmäler / übrigens aber nach seiner Proportion, kleiner als jene ist / und in seinem Eselshaupt auff dem Fock Mast stehet / auch auf gleichmäßige Art aufgehisset wird.

9. Die Haupt-Touwen, oder das VOR-STENGEN-WAND sind an jeglicher Seite 4. Touwen, mit denen es also gehalten wird / wie oben No. 9. bey dem grossen Stengen-Wand gemeldet: die Puttings dazu stecken in dem Fock-Mars, und werden unten an dem Fock-Wand gleich jenen / fest gemacht.

10. Das PERDOEN der VOR-STENGE ist auf leichten Schiffen nur ein Touw, so zu beyden

Seiten hinunter gehet/auff schweren Schiffen aber sind es zwey/ so eben wie das Perdoen der grossen Stenge eingehacket. Vide oben No. 10.

11. Das VOR-STENGEN-STAG gehet von der Vor-Stenge erstlich doppelt ab/und hernach einfach biß in den blinden Mars, da das End wider einen Block mit 2. Rollen befasset/und an einen andern Block gehänget wird/ welcher letztere mit einem Hacken in einen durch die Boegspriet gehenden Polten eingehacket / und unter der Boegspriet mit einem Ring und Splint verwahret ist.

12. Die VOR-BRAM-STENGE ist wieder in etwas kleiner/als die grosse Bram-Stenge, übrigens aber mit derselben und andern Stengen gleich.

13. Die Haupt-Touwen der Vor-Bram-Stenge, oder das VOR BRAM-STENGEN-WAND, sind an jeglicher Seite 2 Touwen, dazu die Puttings in der Vor Stengen Saaling befindlich/ und an dem Vor-Stengen-Wand befestiget.

14. Das VOR-BRAM-STENGEN-STAG laufft von der Vor-Bram-Stenge doppelt ab/ hernach einfach biß an die blinde Stenge, an deren Top ein Block unter dem Wand derselben befindlich: über diesen Block und Rolle gehet nun das Stag hinunter biß in den blinden Mars, an dessen Saaling es befestiget wird.

15. Die FOCKE-RAA und SEGEL wird von den Schiffern zusammen die Focke genennet/ und

und ist die Raa an sich selbst nach Proportion so beschaffen/als die Grosse, auch mit dergleichen Zubehör versehen/wie oben No. 15. beschrieben worden.

Das SEGEL ist das erste von unten auf / und das Schwereste an dem Fock Mast, wird allezeit vor dem Wind, bey halben Wind, und bey dem Wind geführet. Wann aber bey ereignenden Sturm die obere und kleinere Segels innen sind/und das Wetter noch härter ankommt/muß dieses Segel/annoch vor dem Schonfahr-Segel, auch eingenommen werden.

16. Die FOCK-REEP und CARDEEL. So wohl diese als auch die andere Art mit einem Gyn die Fock-Raa auf zu hissen sind bey der grossen Raa No. 16. sattsam beschrieben/ und wird auch wegen des Racks dem Leser verhoffentlich so viel Satisfaction oben No. 15. gegeben worden seyn / daß vielmehr verdrießlich fallen würde einerley Sache nochmahls zu wiederholen.

17. Die PEERT sind eben als an der grossen Raa mit Jungfern zusammen gehangen / die andern aber an der Vor- Mars-Ree, und Vor-Bram-Ree lauffen an das Back zusammen / und sind allda befestiget. Vid. oben No. 17.

18. Die TOPPENANTS der FOCKEN-REE lauffen gleich denen bey der grossen Raa und hangen die Toppenants-Blocke auf leichten Schiffen unter dem Fock-Mars, auff schweren aber an dem Esels-Haupt oder Vor-Top.

19. Die Brassen der Fock-Ree, oder die FOCK-BRASSEN. Hier befinden sich an jeglichen Nock der Ree dergleichen Schinkels mit ihren Blocken / als bey der grossen Raa, wiewohl in etwas kürtzer. Die Brassen aber sind mit dem einen End fast an der Helffte des grossen Stags befestiget / und lauffen nach den Schinckel-Blocken, und vor dar wieder nach dem grossen Stag, 6 oder 7. Fuß besser herunterwerts durch ihre am Stag hangende Blocke / alsdann so weiter nach dem Verdeck, allda sie an der Seite dergestalt wie vorhin angehalten und abgeführet werden.

20. Die Boelyns der Focke, oder die FOCK-BOELYNS. Hier ist zu beobachten / daß da bißhero bey andern Segeln an jeglicher Seite 2. jedoch in 3. Theile lauffende Sprieten beschrieben worden / hier nur eine dergleichen Spriete befindlich / massen wenig Raum unten bey dem Vordertheil des Schiffs übrig; Jedoch laufft dieselbe zweyfach / und an dem Houck oder Boucht, wo sie zusammen gehet / befassen sie zugleicher Seite die Boelynen, und lauffen nach der Boegspriet zu / durch ihre etwa an dem dritten Theil des Focke-Stags hangende Blocke / und so weiter hinunter nach dem Vor-Casteel, allda sie / wie vor / regieret und gebrauchet werden.

21. Die SCHOTEN der Focke sind zwey Touwe, zu jeglicher Seite des Schiffs eines / welche bey der Fall-Reep ab durch einen in des Schiffs Seite fest gemachten Block mit 2. Rollen / und zwar über die öberste Rolle / von dar aber nach den Blocken der Schoothören, und wieder zurück nach der Fall-

Reep lauffen / da sie vor erst bemeldter in der Seite befindlichen Rolle / in einen eisern Polten und Ring mit diesem End befestiget werden / mit dem andern End aber das Segel nach dem Wind angehalten und abgeführet/also wie vor angemercket/ gebraucht wird.

22. Die SCHMYTEN oder HALSEN der Focke sind in den Schoothören der Focke erstlich befestiget/und lauffen auswendig nach denKrich von dem Gallion zu / allda zu jeder Seite ein Loch befindlich/wodurch das eine Touw oder Hals von dem Steur-Bord, von aussen hinein in das Schiff / nach dem Back-Bord, und das vom Back-Bord wieder nach dem Steuer-Bord zugebracht / und also in der Back oder Vor-Casteel die beede Halse mit ihren Enden regieret/ und gleich den Halsen von dem Schonfahr-Segel gebraucht werden.

23. Die GY-TOUWEN der Focke sind beschaffen wie die bey dem Schonfahr-Segel indem sie erstlich an der Raa befestiget / und nach den Schoot. hören des Fock-Segels, von dar aber wieder nach der Raa, und so weiter hinunter gegen dem vordersten Haupt-Touw der Focke zu lauffen / und allda gleich jenen regieret werden.

24. Die BUYCK- und NOCK-GORDINGS oder-Gürtels der Focke. Gleich wie an dem Schonfahr-Segel keine Demp-Gürtels befindlich/also auch hier/ sondern nur Buyck-und Nock-Gürtels deren jene eine gleiche Beschaffenheit mit den Buyck Gürtels des Schonfahr - Segels haben / diese auch

meistentheils mit den Nockgürtels vorgemeldten grossen Segels übereinkommen / indeme ebenfalls ein Touw oben an dem Vor-Stengen-Wand befestiget / und unten oberhalb der Fock-Ree einen zwey-scheibigten Block in seiner Boucht befasset/ auch über dessen oberste Rolle wieder hinauf nach dem Vor-Stengen-Wand, und von dorten gar hinunter auf das Verdeck gehet. Weil nun an der Fock-Ree wieder / wie vorhin / 2 Blöcke neben einander befestiget / hingegen zu jeglicher Seite nur eine/wiewohl zweyfach lauffende Spriete befindlich/so wird das eine End des Nockgürtels an dem untersten Theil der Spriete erstlich fest gemacht/und lauft an den obern Theil der Spriete durch ein Läger, sofort nach dem äussersten Block an der Raa, und weiter hinauf nach dem vorbemeldten zwey-scheibigten Block über die untere Rolle/von dar wieder herunter über den innern Block an der Raa, und das End davon wird besser unten zwischen der Spriete und dem Hals fest gemacht / und mit dem herunter auf das Verdeck gehenden Theil das Segel geholet/ so daß die Sprieten und das Lick des Segels an die Raa kommen/um dasselbe allda fest zu machen.

25. Die LEE-SEGELS kommen überein mit denen bey dem Schonfahr-Segel / so No. 26. beschrieben worden / und werden bey dem Vor-Mars-Segel auch dergleichen geführet.

26. Der VOR-TACKEL oder LOOPER und MANTEL, ist der oben No. 28. beschriebene Spanische Tackel, und weil daselbst zugleich von dem Frantzischen, wie auch andern Tackels, Meldung

dung geschehen / ist hiebey nichts weiter zu erinnern / als daß am Steurbord der Spanische, am Backbord der Frantzische wieder kan gebrauchet werden.

27. Die VOR-MARS-REE und SEGEL sind ihrer Proportion nach mit der grossen Mars-Ree und Segel gleich: Wobey nur zu bemercken / daß zu Zeiten / wann ein Sturm allmählig sich auffgiebet / dieses eher als das grosse Mars-Segel, wann er aber mit schweren Flaagen, sonderlich bey Donner-Wetter 2c. auf einmahl ankommt / mit demselben zugleich eingenommen werden muß.

28. Die REEP und FALL des Vor-Mars-Segels ist folgender Gestalt beschaffen: Mitten an der Ree ist das End der Reep befestiget / und gehet hinauf über eine Rolle unter der Saaling durch die Vor Stenge, das End aber wann es oben durch die Stenge ist / befasset einen Block mit 2. Rollen / einer grossen oben / und einer schmälern unten. Hernach ist um die Saaling des Fock-Mars und zwar durch denselben / herunten hinter dem Mast ein Strop fest gemacht mit einem eisernen Läger, worin ein Block mit einem Hacken gehacket wird: Und an dem obersten Theil von diesem Block ist das End vom Fall befestiget / welches hinauf läuft nach der untern schmälern Rolle des Repp Blocks, und so wieder herunter durch den Strops-Block über die darin befindliche Rolle: alsdann abermahls hinauf nach dem Reep-Block über die grössere Rolle / und so weiter gar herunter durch den Mars biß an das Verdeck, da es an der Seite über einen Block und Rolle gehet / und so ferner nach hinten zu / längst des Verdecks aufgezo-

 gen/

gen / und wann das Segel beygesetzet / hinter erstgemeldten Block an der Seite in einem daselbst befindlichen Knecht festgemacht wird.

Die Engeländer brauchen hiezu auf schweren Schiffen ein dergleichen Gyn, als vor bey dem grossen Mars-Segel beschrieben worden.

29. Die TOPPENANTS der Vor-Mars-Ree sind in allen wieder gleich mit denen an der grossen Mars-Ree. Vid. oben No. 31.

30. Die BRASSEN der Vor-Mars-Ree. Nachdem sich hier gleichmäßige Schinckels als sonsten befinden/ so sind die Ende von den beeden Brassen an dem grossen Stengen-Stag, ungefehr den dritten Theil nach oben zu befestiget / und lauffen nach den Schinckels-Blocken, von dar wieder nach dem Stengen-Stag durch die etwa fünff Fuß besser herunterwerts daran hangende Blöcke / und so ferner gerade herunter nach dem grossen Stag durch ihre daselbst befindliche Blöcke auf das Verdeck, da sie an der Seite bey dem Fock-Wand regieret werden.

31. Die BOELYNS des Vor-Mars-Segels, hier sind wieder 2 Sprieten, welche dreyfach / wie sonst gewöhnlich bey den Segeln des grossen Masts, gehen. Die Boelynen lauffen zu jeder Seite von dem Houck ab nach den Vor-Stengen-Stag, durch zwey an dem dritten Theil desselben gegen unten zu hangende Blöcke / und weiter hiaunter hinter dem

blinden

blinden Mars auf die Boegspriet durch einen doppelten Block mit 2 Rollen neben einander / von dar wieder hinauf nach den Fock-Mars über ihre Rollen/ und so weiter gerade herunter auf das Verdeck, da sie bey dem Fock-Mast regieret werden.

32. Die SCHOTEN des Vor-Mars-Segels sind 2 Touwe, welche neben den Gy-Touwen in den Schoothören des Vor-Mars-Segels erstlich festgemacht / von dar ein jedes durch seinen an den Nocken der Fock-Raa hierzu befindlichen Mars-Schooten-Block, und so weiter an der Raa biß nach dem Fock Mast gehet / allwo auch an der Raa ein Block deswegen befestiget; alsdann lauffen sie weiter hinunter nach den Verdeck jedes in den dazu verhandenen Knecht, und werden allda nach dem Wind abgeführet oder angehalten.

33. Die GY-TOUWEN des Vor-Mars-Segels kommen wieder in allen überein mit den Gy-Touwen des grossen Mars Segels, und werden bey dem dritten Haupt-Touw des Fock-Masts regieret. Vid. No. 35.

34. Die DEMP-BUYCK- und NORD-GORDINGS oder-Gürtels des Vor-Mars-Segels gehen eben wie die am grossen Mars-Segel, sub No. 36. 37. 38.

35. Die VOR-BRAM-REE und SEGEL sind zwar nach ihrer Proportion wieder etwas kleiner als die grosse Bram-Ree und Segel, übrigens

aber so wohl ihrer Beschaffenheit/ als andern Umständen nach/ denselben gleich. Vid. oben No. 39.

36. Des VOR-BRAM-SEGELS REEP und VALL kommt überein mit dem/ so No. 40. bey dem grossen Bram-Segel beschrieben worden/ und kan das Touw, womit die Ree aufgehisset wird/ entweder an dem bey dem Fock-Mast stehenden Knecht, oder auch an der Seite des Schiffs belegt werden.

37. Die TOPPENANTS der Vor-Bram-Ree lauffen gleich wie bey der grossen Bram-Ree sub No. 41.

38. Die BRASSEN der Vor-Bram-Ree. Die 2 Schinckels mit ihren Blöcken befinden sich hier/ wie sonst bey den andern / und die Brassen sind an dem grossen Bram-Stengen-Stag, ungefehr am dritten Theil/ fest gemacht / und lauffen durch die Schinkels-Focke, und so wieder nach dem grossen Bram-Stengen-Stag zu / durch ihre etwa 4 Fuß besser herunterwerts hangenden Blöcke / so dann gerade herunter nach dem grossen Stengen-Stag und grossen Stag allenthalben durch die dazu an selbige befestigte Blöcke biß auff das Verdeck, da sie noch vor den andern Brassen regieret werden.

39. Die BOELYNS des Vor-Bram-Segels. Hier befinden sich abermahls 2 Sprieten, wie ordentlich die Boelynen sind zu jeglicher Seite an dem Houck befestiget / und gehen biß gegen die Helffte des Vor-Bram-Stengen-Stags, jegliche durch ihren

daran

daran hangenden Block/ so dann weiter an das hinderste Haupt-Touw der Oben blinden Stenge, etwa 2 Fuß unter deren Saaling, jede durch einen Block/ und ferner durch den blinden Mars an die Boegspriet, an welche auch die dazu gehörige Blöcke fest gemacht: Auf der Boegspriet lauffen sie fort durch eiserne Läger an den Kraagen des Fock-Stags, und herunter in das Gallion, da sie vornen in der Back angehalten und abgeführet werden.

40. Die SCHOOTEN des Vor-Bram-Segels sind an diesen leichten Segel nicht befindlich/ sondern dienen an ihrer statt die Toppenants des Vor-Mars-Segels, welche / weil sie mit denen am grossen Mars-Segel überein kommen / ihrer Beschreibung nach oben beym grossen Mast sub No. 31. zu finden.

41. Die GY-TOUWEN des Vor-Bram-Segels sind eben wie bey dem grossen Bram-Segel beschaffen und lauffen auch / gleich wie selbige / nur einfach. Vid. No. 45.

Von dem BEZAAN-MAST, mit seinen zubehörigen Stücken/ in dem Abriß des Schiffes mit dem Buchstaben Y bezeichnet.

Dieser ist der leichteste und hinterste Mast, so einige Fuß von der Cajute absiehet/ damit das Rohr oder Steuer frey geführet werden könne: gehet aber sonsten durch das halbe Verdeck, und die zwey andern Decken, auf schweren Schiffen gleich den andern Masten hinunter biß in den Kielschwyn, allwo er in seinem Spoor ruhet: auf leichten Schiffen gehet er aber nur biß auf das unterste Deck, woselbst ein groß Holtz festgemacht/ mit einem viereckigten Loch/ darinnen er stehet. Oben auf dem Verdeck wird er ebenfalls mit dergleichen Kraagen verwahret/ als bey dem grossen Mast beschrieben worden.

2. Die BEZAAN-RUST komt ihrer Beschaffenheit und allen Umständen nach/ mit der Rust beym grossen Mast überein/ ausser daß sie der Proportion nach/ schmäler und kürtzer/ auch wegen geringerer Anzahl der Haupt-Touwen, mit weniger Puttings, die ingleichen nicht so fern als jene hinunterlauffen.

3. Die SAALING bestehet wieder aus 4 Höltzern/ so etwa 7 biß 8 Fuß lang/ davon 2 nach der Länge des Schiffs zu jeglicher Seiten an dem Mast selbsten/ die andern 2 aber in die Quer darüber be-

festiget. Vid. oben No. 3 bey dem Fock Mast. Ausser dieser liegt noch eine kleinere / davon die Höltzer etwa 3 Fuß lang/über dem Top der Creutz-Stenge, die man jederzeit der Nohtdurfft nach / abnehmen kan / wie schon oben bey dem grossen Mast No. 3. berühret worden.

4. Die Haupt-Touwen des Bezaans-Masts oder das BEZAANS WAND sind 5 / 6 biß 7 Touwen, oder allezeit zwey weniger als beym grossen Mast: und ist um den Top dieses Masts ehe sie aufgeleget werden / diejenige Zubehör befindlich / welche oben bey dem Haupt-Touwen des grossen Masts anzeiget worden; als nemlich die so genandte Wurst, darnach der Strop zu dem Cardeel-Block, und die Hangers zu denen Tackels, so dann wird das Wand in vorbeschriebener Ordnung aufgesetzet / und NB ferner (welches oben bey dem grossen Mast übergangen worden/) oben etwa 5 oder 6 Fuß unter dem Mars an dem Wand von aussen / ein so dickes Touw, als die Haupt-Touwen sind / in die Quer gelegt / und an jegliches Haupt-Touw mit einem Penzel gebunden / um die in dem Mars steckende Puttings zu dem Wand der Creutz-Stenge daran befestigen zu können: worauff dann die Wevelinen vorgemeldter massen auch daran fest gebracht werden.

5. Das BEZAAN-STAG ist ein starckes Touw, und manchesmahl wohl dicker als die Haupt-Touwen, welches erstlich in einer Boucht 2 biß 2½ Faden lang über dem Top des Masts gestrichen / also anfangs doppelt abgehet / und ein Maus, wie bey dem grossen Mast sub No. 5. beschrieben / darauff

 gelegt

gelegt wird; hernachmahls aber läufft es einfach biß nach dem grossen Mast, und ist in dem Ende eine Jungfer eingebendet oder festgemacht; um den grossen Mast nun befindet sich ein starcker Strop, in welchen hinter dem Mast wieder dergleichen Jungfer gebunden / da dann die zwey Jungfern aneinander gehangen/und das Stag fest angezogen wird / damit es den Mast nach fornen zu halte.

Das LOOPSTAG, so ohngefehr am vierdten Theil nach oben zu daran befestiget / wie auch des daran führenden Bezaan-Stag-Segels Beschreibung / kan aus demjenigen/ was sub eodem No. 5 angeführet/ ersehen werden.

6. Der BEZAAN-MARS ist beschaffen wie der grosse Mars, ausser daß er nach Proportion etwas kleiner. Vid. oben No. 6.

7. Das ESELS-HAUPT des Bezaans-Masts hat wiederum gleiche Beschaffenheit mit dem grossen Eselshaupt. Vid. oben No. 7. Und gleich wie hierin die Creutz-Stenge ruhet / so befindet sich oben an derselben noch ein dergleichen / wiewol viel kleiners/ so auch mit einem eisernen Bögel versehen/ aber nur mit Krampen festgemacht / darein das Stulgen zu stehen kommt.

8. Die CREUTZ-STENGE ist ein etwa 4 biß 5 Faden langes rundes Holtz / so unten etwas dick / gegen oben zu aber etwas schmäler / und erstgedachter massen in ihrem Eselshaupt ruhet. Die Art solche aufzuhissen, besiehe aber beym grossen Mast No. 8.

9. Die Houpt Touwen der Creutz-Stenge, oder das CREUTZ-STENGEN-WAND. Hier ist ist wieder zu mercken / daß erstlich die Wurst um den Top der Stenge gelegt / und nachmahl die 2 Stroppen zu den Toppenants-Blocken, wie imgleichen noch ein kleiner Strop mit einem Block / so hinter die Stenge kommt / und zu dem Hanepoot gebraucht wird / darüber gestrichen / alsdann aber die Haupt-Touwen, zu jeglicher Seite zwey oder drey auf die Art / wie vor / auffgesetzet werden. In dem Mars befinden sich die Puttings zu den Haupt-Touwen, und gehen durch eine über den Rand des Mars zu jeglicher Seiten befindliche eiserne platte Stange / und so durch den Mars etwa 6. Fuß besser herunter / da die Ende davon an dem in die Quer des Bezaan-Wands gelegten Touw befestiget / und die Haupt-Touwen, wann die Stenge vollkommen auffgesetzet / hernachmahls durch Jungfern an einander gehenget werden.

10. Das CREUTZ-STENGEN-STAG ist wiederum ein etwas dickers Touw, als die Haupt-Touwen sind / welches gleich sonsten mit seiner Boucht über den Top der Stenge gelegt / und also erstlich 1 oder $1\frac{1}{2}$ Faden lang doppelt / hernachmahls einfach / am Ende mit einem Block / abgehet biß in den grossen Mars, allda um den grossen Mast gleichfals ein Block befestiget / und also beede an einander gehenget / und das Stag steiff angezogen wird.

11. Das STULGEN der CREUTZ-STENGE ist eine kleine Stange / welche mit dem untersten End in die Saaling der Creutz-Stenge eingefüget / und durch

vor-

vorg dachten Vögel an das Eselshaupt fest gehalten wird / oben mit einem Knopf / in welchem noch eine kleine eiserne Stange stecket / an welcher der Flügel oben wieder mit seinem Knopf befindlich.

12. Die Bezaans-Ree und Segel wird insgemein zusammen die BEZAAN genennet; und ist diese Ree eine von den längsten / und wol so lang als die grosse Raa, bey weiten aber nicht so dick / gehet auch gegen die Ende nicht so spitzig zu. Sie stehet niemahls gerade / sondern stets mit dem einem Nock in die Höhe / und dem andern gegen das Verdeck, damit das dreyeckigte Segel in seinem Esse stehen könne. Hieher kan theils dienen / was oben No. 15. bey dem grossen Mast gesaget worden.

Das SEGEL ist nicht gleich andern viereckigt / sondern dreyeckigt / als wie die Staag-Segel: wird gebraucht bey dem Wind, bey halben Wind, und meistens vor dem Wind, wiewol / wenn der Wind recht von hinten zu kommt / dieses Segel nicht wohl voll stehen kan / sondern aufgehisset werden muß.

Gleich wie nun von Aufhissung dieser Bezaans-Ree sub No. seq. soll gemeldet werden / als ist vorhero nur etwas hinwiederum von dem Rack derselben zu gedencken / welches zwar mit Schlieten und Kloten gemacht / als bey dem grossen Mast sub No. 15. aber es werden nicht / wie bey selbigem / die Schlieten um den Mast und Raa durch ein Touw solcher gestalt zugewunden und befestiget / sondern es wird bloß durch alle Schlieten und Kloten, erstlich oben / und darnach auch unten ein ziemliches Touw durch-

ge-

gezogen / und an der einen Seite in die Boucht eine Jungfer mit 2. Löchern gebunden / welche Boucht hernach an den Strop von dem Cardeel-Block gleich über der Ree fest gemacht ist; die beede durchgezogene Ende aber von der andern Seiten werden durch die Löcher der Jungfer gebracht / so daß die Schlieten umb den Mast kommen / hernach aber zusammen gesplisset, und auff dieser Boucht wieder ein eisern Läger eingebunden / worin man eine Talje hacket; solche Talje bestehet nun aus einem zweyscheibichten Block / so an einem Strop befindlich / und mit seinem eisernen Haken in erstgemeldtes Läger gebracht wird / und unten an dem Bezans-Mast ist wieder ein einfacher Block mit einem Strop und Haken / so in eine Krampe an dem Mast eingehacket / und so wird das Touw am obern Theil des untern Blocks fest gemacht / und laufft nach dem obern zweyscheibichten Block über die kleine Rolle / wieder nach den untern Block über selbige Rolle / und so hinauff über die grössere Rolle des zweyscheibichten Blocks / von dar aber weiter auff das Verdeck, woselbst das Rack entweder geöffnet und von dem Mast abgeführet / oder an demselben festgehalten werden kan.

13. Das BEZAANS-CARDEEL, davon kürtzlich folgendes zu wissen: Es ist / wie vor bey den Haupt-Touwen des Bezaan-Masts gemeldet / hinter dem Top des Masts ein Block mit 2. Rollen neben einander befindlich / und auff der Mitte der Ree abermahls ein einscheibichter Block / an welchem das Ende von dem Cardeel feste gemacht / und hinauff läufft nach der einen Rolle / dann wieder herunter durch den Block an der Ree, und nochmahls hinauff

über

über die andere Rolle / und hinter dem Mast nach der Seiten des Schiffs zu hinunter / allda ein Knecht mit einer Rolle / über welche das Cardeel gehet / und nach vornen zu auffgehisset und niedergelassen wird.

14. Die PEERT, sind an der Bezaans-Raa nicht befindlich / an der Creutz-Ree aber gleich wie an andern beschaffen / vid. beym grossen Mast, No. 17.

15. Der BEZAANS-TOOM oder PISPOTJE, heisset auch wohl sonst BOELYNEN, und ist folgender-gestalt beschaffen: An jeglichem Nock der Ree befindet sich ein einscheibichter Block / und das End von dem Toom wird zu jeder Seite an einem Haupt-Touw von dem grossen Wand fest gemacht / und laufft nach dem Block der Ree über die daselbst befindliche Rolle, und so wieder nach dem grossen Wand durch einen daran hangenden Block hinunter / mit welchem Theil dann die Ree regieret wird / umb so wohl fest halten / als auch auff eine oder andere Seite bringen zu können.

16. Das HAANE-POTJE der BEZAANS-REE. Hiebey ist zu beobachten / daß erstlich 2. kleine länglichte Höltzer mit Gaten oder Löchern befindlich / wodurch wohl 12. und mehr kleine Touwen gezogen / und alle mit den Enden auff dem äussern Theil der Bezaan Ree nach oben zu befestiget. Hernach laufft unten von dem Verdeck ab das Fall hinauff biß an die Saaling der Creutz-Stenge, durch einen daselbst hangenden Block / gegen das Haane-Potje zu / wel-

ches

ches Falls End ein Block mit einer Rolle befasset: über dieses Blocks-Rolle aber wird ein anderes Touw gebracht/ und jegliches End von demselben an die obenberührte zwey länglichte Höltzer festgemacht/ so/ daß wann man unten anziehet/ die kleinen Touwe des Haane-Pootjen steiff zu stehen kommen/und sich aus einander breiten. Dieses Haane-Pootje dienet zwar in etwas die Nock von der Ree besser mit aufzutoppen, jedoch mehr zum Zierath als zur Noth.

17. Das HAANE-POTJE des BEZAAN-MARS ist wieder ein länglichtes Holtz mit löchern/ wodurch ebenfalls viel kleine Touwen gezogen/ und an der Vor-Kante des Mars befestiget/ an dem Holtz aber ist ein kleiner Block angemacht/und an dem Bezaans-Stag abermals ein dergleichen Block: da dann das Ende eines Touwes erstlich an dem Block von dem Stag befestiget/und nach den Block des Haane-Potjen läufft/ von dar aber wieder zurück über die Rolle des Blocks am Stag, und so dann nach dem Mars zu/ in welchem es befestiget/ und das Haane-Potjen steiff angezogen wird/ umb das Creutz-Segel abzuhalten/daß es nicht unter den Mars falle.

18. Der BEZAAN-SCHOOT ist nur einer/ da sonst an andern Segeln sich zwey befinden; und ist zu wissen/daß von dem Lick, oder dem umb das gantze Segel herumbgehenden starcken Touw; an demjenigen Houck, so die Schoothören heisset/ eine Boucht weiter heraussstehet/ darinnen sich ein eisern Läger befindet; (neben diesem wird auch noch wohl ein ander Touw angesplisset, und noch ein

Läger

Läger darinnen festgemacht/umb bey harten Wetter eine Talje darein zu hacken / und dem Schoot damit zu Hülffe zu kommen / (in diß Läger nun wird ein einscheibigter Block mit einem Hacken gehangen / und der Schoot ist daran befestiget / und gehet nach hinten zu auff die Campagne, durch einen recht in der Mitte unter dem Flaggen-Stock befestigten zweyscheibigten Block über die eine Rolle / so wieder nach den Schoothören , über desselben Blocks-Rolle / und ferner nach vorigen zweyscheibigten Block über die andere Rolle / und alsdann über die Hütte wieder nach dem Bezaan-Mast zu / allda der Schoot angehalten oder abgeführet wird.

19. Der BEZAAN-HALS und TALJE.

Hier ist bey dem vordersten End von der Raa in den Houck von dem Lick des Segels gleichfalls ein eisern Läger eingebunden/welcher Houck der Hals genennet wird und bey diesem Segel nur einer ist: In das Läger wird ein Talje oder Block mit zwey neben einander stehenden Scheiben gehangen / die Hals-Talje benahmset / und an der Seite des Schiffs / inwendig auff dem halben Verdeck, neben dem grossen Wand, ist auch ein Strop mit einem eisern Läger eingemacht / und ein Block mit einer Rolle darein gehacket: oben an diesem Block nun ist das End des Touwes fest / und gehet nach dem zweyscheibigten Block über die erste Rolle / wieder nach der Seiten des Schiffs durch denselben Block über die Rolle / und wieder nach dem Segel zu / über des zweyscheibigten Blocks andere Rolle / und so ferner hinunter / mit welchem Theil der Hals dann / nach dem der Wind ist / angehalten oder abgeführet wird.

20. Die

20. Die GY-TOUWEN des Bezaans-Segels. Deren sind an diesem Segel 4. davon das oberste doppelt gehet: Nemlich / es sind gegen dem obern Nock an der Ree zwey Blocke etwa einen Faden oder was mehr von einander gemacht / und ist das End von dem ersten oder obersten Gy-Touw, aussen an dem Lick des Segels gegen oben zu befestiget / da es nach der Ree durch den ersten Block gehet / von dar etwas herunter / und in einer Boucht, darinnen ein anderer Block hanget / wieder hinauff an die Ree durch den andern Block laufft / das End davon aber wieder an dem Lick des Segels / wiewohl etwas weiter herunter / festgemacht wird: umb den in vorgemeldter Boucht hangenden Block aber bindet man ein anders einfaches Touw, welches so gleich herunter nach dem Verdeck und dem Bezaans-Wand zulaufft / und an der Seite des Schiffs belegt wird. Das andere Gy-Touw ist etwan über die Helffte her unten an dem Lick des Segels festgemacht / und gehet nach der Ree, durch einen etwas über die Helffte nach oben zu an derselben hangenden Block / und hinunter nach dem Verdeck. Das dritte Gy-Touw ist eben oberhalb der Schoot-Hören wieder an dem Lick des Segels festgemacht / und gehet nach der Raa, durch einen über die Helffte nach unten zu befindlichen Block / und so ferner nach dem Verdeck. Das vierdte Gy-Touw ist an dem untern Theil des Segels befestiget / und laufft nach einem Block / so gegen unten zu an der Raa hanget / und wieder hinunter: da dann diese Gy-Touwen ebenfalls an der Seite des Schiffs / auff leichten Schiffen aber alle an einer in dem Bezaan Wand hiezu gemachten Leiste beleget werden; Und wenn man das Segel einnehmen

men soll / so werden alle vier Gy-Touwen zugleich aufgegyet, und das Segel an die Ree gebracht und beschlagen.

21. Das BESCHLAG-LINEN der BEZAAN. Davon ist zu wissen / daß oben an dem öbersten End der Ree ein klein Touw mit dem einen End festgemacht wird / welches so dann hinunter biß auff die Helffte von der Ree reichet: Wann nun das Segel beystehet / so wird die Boucht bey dem Block des andern Gy-Touwen an der Raa festgemacht: Wo aber das Segel eingenommen oder aufgegyet wird / so muß ein Mann nach oben zu hinauffklettern / und das Segel mit diesem Touw von oben biß an die Helffte der Raa fest umwinden: der untere Theil des Segels aber wird mit andern an der Raa befindlichen Banden gleichfalls angebunden und festgemacht: Dergleichen Raa-Bande sich auch bey allen Mars und Bram Reen befinden.

22. Das FALL von dem Seyn ist nichts anders als ein kleiner Block/so an dem obersten Nock der Ree hänget / und worüber ein Fall oder Touw gehet. Wann nun der Admiral den andern Schiffen etwas kund machen / oder ein Seyn, d. i. Zeichen geben wil / daß die Capitaine der andern Schiffe an Bord kommen sollen / so wird an das Fall ein Geusgen oder Wimpel festgemacht / und die beede Ende von dem Fall in die Boucht unten auch zusammen gebunden / da dann das Seyn mit der einen Boucht aufgehisset, mit der andern aber wieder herunter gelassen wird.

23. Die

23. Die BAGYNEN-REE ist eine absonderliche Ree, welche recht in die Quer unter der Saaling des Bezaan-Masts befindlich/aber kein Segel daran geführet wird. Sie dienet bloß das Creutz Segel in seinen Stand zu bringen/ und ist mitten auff der Ree ein einscheibigter Block mit einem Strop um die Ree festgemacht/ über dessen Rolle ein Touw gestecket/ und an dem einen End von diesem Touw ein Aug oder rundes Loch eingesplisset/ das andere End davon aber um den Top über die Saaling gelegt/ und nach dem Auge gebracht und befestiget wird/ so daß die Ree darinnen hanget.

24. Die TOPPENANTS der Bagynen-Ree. Bey diesen ist zu beobachten/daß an jedem Nock der Bagynen-Ree ein Schoot-Block mit einem Strop um die Ree befestiget/ an jeden Schoot-Block aber wieder ein anderer kleiner Block befindlich/ so die Toppenants-Blocke sind/ und dann hanget auch zu jeglicher Seite an dem Esels-Haupt ein Block. Nun ist das End von den Toppenants aussen an jeglichen Toppenants-Block angemacht/ und lauffen nach den Blocken an dem Eselshaupt über ihrer Rolle/ so dann wieder zurück nach den Toppenants Blocken, und letzlich nochmahls nach dem Eselshaupt, allda die Toppenants dergestalt geholet werden/ daß ein paar Mann nach dem Top hinauffsteigen/ und die Ree recht in ihren Stand bringen/die Ende von den Toppenants aber werden so dann hinter vorgedachten Blocken an dem Eselshaupt befestiget.

25. Die BRASSEN der Bagynen-Ree sind zwey Touwen, zu jeder Seite eines/ so an jeglichem Nock oder End der Bagynen-Ree erstlich befestiget/ und an das hinderste Haupt-Tauw des grossen Wands durch die ungefehr am vierdten Theil nach oben zu an beeden Seiten hangende Blöcke/ und so gleich auff das Verdeck hinunter lauffen/ da sie geholet und abgeführet weeden.

26. Die CREUTZ-REE und SEGEL sind/ wiewohl nach Proportion, der Vor-Mars-Ree und Segel, gleich/ inmassen dieses Segel leichter als jenes/ vid. bey dem Fock-Mast No. 17. wird sonst allezeit gebraucht/ so lang es stehen kan/ und nach den Bram-Segeln, zuweilen aber auch zugleich mit denselben/ und also vor den Mars-Segeln, nachdem der Wind ist/ eingenommen.

27. Das CREUTZ-FALL kommt überein mit demjenigen/ so No. 28. bey dem Vor-Mars-Segel beschrieben worden.

28. Die TOPPENANTS der Creutz-Ree sind 2. Touwe, zu jeder Seiten eines/ so erstlich an dem Esels-Haupt der Creutz-Stenge mit den Enden befestiget/ und jedes nach seinem Nock der Creutz-Ree, und durch den daselbst befindlichen Block/ von dar aber wieder hinauff nach denen unter der Saaling hangenden Toppenant-Blocken lauffen/ das heruntergehende Theil aber in dem Mars. an dem vordersten Haupt-Touw der Creutz-Stenge befestiget wird.

29. Die BRASSEN der Creutz-Ree sind 2. Touwe, deren jedes an seinem Nock der Creutz-Ree befestiget / und so nach den hintersten Haupt-Touw des grossen Wands durch einen nach oben zu hangenden Block / von dar aber herunter nach dem Verdeck gehet / allwo das Segel gebrasset wird.

30. Die BOELYNS des Creutz-Segels. Hier befinden sich 2. jedoch dreyfach lauffende Sprieten, wie sonsten: An dem Houck befasset sie zu jeglicher Seite eine Boelyn, und gehet wieder nach dem hintersten Haupt-Touw, durch einen zwischen den Brassen der Bagynen-Ree und den Brassen des Creutz-Segels hangenden Block / und so weiter mit dem End hinunter auff das Verdeck. Wann nun an einer Seite das Segel durch alle drey zugleich angehalten oder gebrasset wird / so müssen auff der andern Seite die drey auch wiederum zugleich abgeführet werden: Doch wird darunter die Boelyn bey dem Wind am steiffesten angehalten.

31. Die SCHOOTEN des Creutz-Segels sind 2. Touwe, so in den Schoothören befestiget / von dar aber jegliches nach seinem Nock der Bagynen Ree, durch den hiezu verordneten Block / und so weiter längst der Bagynen-Ree biß an den Bezaans-Mast lauffen / da ebenfalls vor jedes ein Block an erst gedachter Bagynen-Ree befindlich / und gehen so dann weiter nach unten zu / allda die Schoothören abgeführet und angehalten wird.

32. Die GY,- TOUWEN des Creutz-Segels sind 2. Auffzieh-Touwen, an jeglicher Seite eines / wel-

welche ohngefehr am vierdten Theil der Creutz-Ree zu jeder Seite erstlich fest gemacht / und weiter nach den Schoothören des Creutz-Segels, über ihre Rollen / und von dar wieder hinauff an die Ree 1½ Fuß einwarts durch die daselbst befindliche Blöcke / und so weiter nach unten zu lauffen / da sie an dem Riegel, worin ein höltzerner Nagel / belegt werden.

Von der Boeg-Spriet und ihrem Touwerck, in dem Kupffer-Stück / mit dem Buchstaben Z. bezeichnet.

Diese ist das lange vornen an dem Schiff heraus liegende Rund-Holtz / welches unten dick / und allmählig schmäler nach aussen zugehet / auch wol 8. a 9 Faden / nach Proportion des Schiffes weniger oder mehr / lang ist. Solches Holtz ruhet inwendig auff der Vor-Steven des Schiffes / zwischen zwey starcken Inholtzen, welche unten in des Schiffes Bauch befestiget / und neben der Vor-Steven herauff gehen / so / daß die Boegspriet mitten in zu liegen kommt / und das dicke End in dem Schiff unter dem Deck, biß gegen den Fock-Mast zu / stehet / allda es mit eisernen Bögeln und Bolten an den grossen Balcken verwahret ist.

Ausser diesen eisernen Bögeln und Bolten aber ist die Boegspriet noch mit einer doppelten Woeling befestiget: Dann wo dieselbe auff der Vor-Steven auff-

liegt /

liegt/ daselbst ist unten in der Steven, einen Fuß niedriger/ ein Loch in die Länge nach aussen zu gemachet / und die Boegspriet mit einem starcken Touw durch selbiges etlichemahl gewoolet oder fest umbgewunden: imgleichen ist noch weiter heraus/ an dem Kriech, oder demjenigen voraussstehenden Holtz/ auff welchem der Löw mit seinen Vor-Pfoten ruhet / nach unten zu wieder ein Loch / und durch selbiges die Boegspriet abermahls mit einem starcken Touw, so viel als immer möglich/ bewoolet und befestiget/ damit sie nicht beweget werden könne.

Uber die doppelte Woeling liegt zu der Boegspriet Befestigung fast umb die Mitte derselben/ und zwar vor dem Kraagen des Fock-Stags, mit einer Boucht noch ein anderes starckes Touw, das Spring-Touw benahmset/ davon die Ende in einer Boucht zusammen gesplisset sind/ und eine Jungfer darein gebunden/welche untere Boucht biß in vorgedachten Kriech laufft/ an welchem Kriech gleichfalls eine Jungfer mit einem Strop befestiget / und die beeden Jungfern steiff aneinander gezogen werden/ damit das Spring-Touw fest stehe/und die Boegspriet wider das Springen der See halte: Dann wann das Schiff mit dem Vorder Theil in die See hauet, oder hinunter fällt/ so gehet der Focke-Mast etwas vorwärts/und wann es wieder auffrieset, oder aus dem Wasser zurückschlägt/ so gibt es eine ziemliche Bewegung/und muß alsdann die Boegspriet durch das Spring-Touw desto fester gehalten werden.

2. Das KNIE der Boegspriet ist ein krumm Holtz/welches auf das vorderste End derselben/etwa

1. oder 2. Fuß inwärts / mit Bolten durch die Boegspriet, von oben nach unten zu befestiget / worauff hernach das Esels-Haupt zu äusserst angemacht ist / umb die Boben-Blinden-Stenge zu halten.

3. Die SAALING, MARS und ESELS-HAUPT der Boegspriet. Die Saaling bestehet wieder aus vier Höltzern / davon die 2. in die Länge zu beyden Seiten an vorgedachtem Knie befestiget / die 2. in die Quer aber über diese gelegt sind. Hierauff ruhet nun der Mars der Boben Blinden-Stenge, welcher seiner Proportion nach zwar viel kleiner / jedoch eben so als andere / beschaffen: und das Esels-Haupt ist etwa 2. oder 2½. Fuß höher als der Mars, auff dem Knie angemacht / wo in die Boben-Blinden-Stenge stehet. Sonsten befindet sich an dieser Stenge oben noch eine andere kleine Saaling und Esels-Haupt, darin das Geusje - Staff, oder der Flaggen-Stock von vornen stehet.

4. Die BOBEN-BLINDEN-STENG ist eine leichte Stenge, so durch das erstgemeldte Esels-Haupt gehet / und unten in der Boegspriet in einem viereckigten Loch oder Spoor derselben gesetzt wird.

5. Die HAUPT-TOUWEN der Boben-Blinden Stenge sind zu jeglicher Seite zwey / und lauffen von dem Top der Stenge herunter / etwa 2. Fuß oberhalb des Mars: der Puttings aber sind eben so viel durch die äusserste Kante des Mars gestecket / und gehen unten umb die Boegspriet, da sie mit Spickers verwahret und befestiget. Sonsten werden die Haupt-Touwen mit Jungfern [in den Enden] wieder versehen /

sehen/und an die in denen Puttings befindliche Jungfern gehangen/ wie oben bey dem grossen Mast No. 2. und 4. zu sehen.

6. Das KNICK-STAG und HAANEPOOT der Boben-Blinden-Stenge: Davon ist zu mercken / daß erstlich von dem Top der Stenge ab zwey Schinckels gehen/ so wohl 1 ½. Faden lang / unten mit Blocken und Rollen versehen: Hernach hänget etwas unter der Helffte des Fock-Stags auch ein Block / und oben an demselben ist das Ende eines Touwes befestiget/ welches nach dem einen Schinckel Block über dessen Rolle/ und wieder nach dem Fock-Stag durch erstgemeldten daran hangenden Block/ so dann nochmahls nach dem andern Schinckel-Block, und auffs neue zurück an das Fock-Stag gehet / da das andere End unter dem vorigen Block steiff angehalten und befestiget wird / welches sie ein Knick Stag nennen. Es dienet sonsten an statt einer Perdoen, umb die Stenge nach hinten zu fest zu halten/daß sie nicht vornen überschlage. Das Haanepoot aber ist ein länglicht Holtz mit Löchern/ so nebst den vorigen Schinckeln des Knick-Stages durch verschiedene Touwen an das Vor-Stengen-Stag angehenget/und etwa 3. Fuß davon absteht: An der andern und vordersten Kante dieses Holtzes aber ist ein kleiner Block befestiget/und über der Saaling, auff dem Top der Boben-Blinden-Stenge, befindet sich wieder ein Block; da dann von dem Haanepoots-Block ab ein Touw durch den Block an dem Top gehet / und wieder nach dem Haanepoots-Block zu / über dessen Rolle/ und so ferner nach dem Top nochmahls zuläufft/ allwo das End befestiget/ und der Haane-

poot in seinem Stand gehalten wird; dienet aber nicht so viel zur Befestigung der Stengen, als zum Zieraht.

7. Das LOOP-STAG der Boben-Blinden-Stenge ist ein Touw, so mit dem einem End oben in dem Blinden Mars fest gemacht / und gehet an das Fock Stag, oberhalb den Val-Reep-Blocken über ein Läger, und so weiter hinunter gegen die Boegspriet, da am End des Touwes eine Jungfer, und an der Boegspriet bey dem Vor-Casteel auch dergleichen angemacht / welche dann aneinander gehangen / und das Stag also fest angezogen wird. Die Boots-Leute halten sich hieran mit den Händen / wann sie auff- und ablauffen / umb die grosse Blinde oder Boben-Blinde fest und loß zu machen.

8. Die grosse oder unter BLINDE-REE und SEGEL, wird von den Schiffern insgemein die grosse Blinde überhaupt genandt. Die Ree ist andern gleich / und mit einem Rack, dergleichen schon vorhero beschrieben / vor dem Fock-Stag an die Boegspriet befestiget: Nur befindet sich der Unterscheid / daß die Boegspriet mit einer dünnen kupfernen Platen unter dem Rack gefuttert / und mit Fett geschmieret wird / so daß das Rack sich besser von einer Seite zur andern bewegen könne / und die Boegspriet nicht Schaden nehme / wann die Ree getopt wird.

Das Segel an sich selbst ist viereckigt / jedoch etwas breiter als es lang ist / und wird vornen ausserhalb des Schiffes / unter der Boegspriet geführet: Weil es nun dergestalt dem Wasser am nächsten / so macht man

man bey desselben beyden Schoothören, an jeglicher Seite nach unten zu / ein ziemliches grosses rundes Loch / damit / wann das Segel voll stehet / und die See in dasselbe hinein schlägt / das Wasser allemahl wieder herauslauffen / und es also ohne Schaden bleiben möge. Sonsten wird es gebraucht vor dem Wind und bey halben Wind, selten bey dem Wind, weil keine Boelyns daran befindlich: bleibt also stehen / so lang als der Wind nicht zu hart / oder die See zu hol / da es dann erst nach den Bram-Segeln, und fast zugleich mit den Mars-Segeln, bey Abend aber allezeit eingenommen wird / damit man freyer Gesicht haben könne.

9. Der UYTHOOLER oder Ausholer der grossen Blinden: Hievon mercke / daß recht unter dem Rack, mitten an der Raa, ein Block befindlich / und ein anderer Block unterhalb des Blinden Mars, unten an der Boegspriet: An diesem letztern ist das End eines ziemlich starcken Touwes befestiget / und läufft nach der Blinden-Ree durch vorgemeldten Block / und so wieder nach dem Block unter dem Mars, über dessen Rolle / alsdann aber mitten über der Blinden-Ree her dem Gallion zu / nach der Woeling von der Boegspriet, allda es steiff angesetzt ist / daß die Ree nach aussen zu gehalten werde.

10. Die PEERT sind beschaffen / wie oben bey dem grossen Mast No. 17. gemeldet worden.

11. Die TOPPENANTS der grossen Blinden sind 2. Touwe, von deren jedem daß End zu jeglicher Seite in den Schoothören der Boben-Blinden be-

festiget / und läufft nach seinem Nock der grossen Blinden-Ree durch einen Block / und so wieder hinauff an die Boegspriet, unterhalb des Blinden Mars wieder durch einen Block / ferner an der Boegspriet hinweg durch ein an dem Kraagen von dem Fock-Stag befestigtes eisernes Läger nach dem Vor-Casteel zu / da die Blinde Ree damit beygetopt wird. Wann aber die Boben-Blinde abgenommen / so werden die Ende zu oberst an der Boegspriet in einem Strop befestiget. Es können diese zugleich an statt der Schooten der Boben Blinden-Ree dienen / gleich wie die Toppenants der Mars-Segel bey denen Bram-Segeln.

12. Die SPANISCHE TOPPENANTS, sind ein Touw etwa 8. biß 9. Faden lang / welches umb die Boegspriet gegen oben zu fest gemacht / so / daß die beede Ende davon / darin Jungfern gebunden / gleich sind / und nach der Blinden-Ree zu gehen / an welcher bey den Triesge-Blocken zu jeglicher Seite auch eine Jungfer befindlich / da dann die Jungfern an einander gehangen und steiff gesetzet werden / damit die Ree fest und in ihrem Stande bleibe.

13. Die BRASSEN der grossen Blinden-Ree. Hier befindet sich auch / wie sonsten an jeglichem Nock der Ree ein Schinckel, und die Ende von jeder Brasse sind an dem Fock-Stag etwa 2. biß 3. Faden über die Boegspriet befestiget / lauffen so dann eine jede nach ihrem an der Blinden-Ree, ungefehr über den vierdten Theil nach aussen zu / fest gemachten Block / und wieder zurück an das Fock Staag, etwas höher als zuvor / durch ihre Blocke / ferner noch-

mahls,

mahls nach denen Schickel-Blocken, und auffs neue an das Fock-Stag abermahls 1 ½ Fuß höher über ihre Blocke und Rollen / von dar aber bey dem Stag hinauff unter den Mars der Focke durch die daselbst befindliche Blocke / und letztens nach dem grossen Stag, allwo ein paar Fuß unter den Fock-Brassen-Blocken noch 2 andere Blocke hangen / durch welche sie hinunter auff das Verdeck an die Seite gehen / und allda regieret / und wie andere Brassen nach dem Wind gebraucht werden.

14. Die TRIESGE werden den Brassen zu Hülff gebraucht / wenn die Ree gebrasset und getopt wird: Und ist zu wissen / daß auf dem vierdten Theil der blinden Ree sich zu jeder Seite ein Block befindet / und an dem Fock-Stage, und zwar noch unterhalb des festgemachten Ends von den vorbeschriebenen blinden Brassen, gleichfals ein zweyscheibichter Block / mit einer grossen Rolle oben / und einer kleinern unten: ferner auf der Boegspriet, eben hart an dem Focken-Stag zu jeglicher Seite wieder ein Block. Nun ist das End von jedem Triesge oben am ersten Block auf der Ree befestiget / und läufft hinauf nach der untern kleinen Scheibe am Fock-Stag, wieder hinunter über des erstbemeldten Blocks an welchem das End fest gemacht / seine Rolle / und abermahls hinauf über die obere grosse Scheibe: so dann durch den Block an der Boegspriet, und so fort nach dem Vor-Casteel, da sie mit den Brassen zugleich nach dem Wind regieret werden.

15. Die SCHOOTEN der grossen Blinden. Hier findet sich etwas absonderliches / welches bey

andern Schooten nicht gebraucht wird: dann es sind in den Schoothören der grossen Blinden lange Schinckels angemacht / welche biß auf die Helffte des Fock-Wands reichen / und unten jeder mit einem Block versehen. Darnach ist an des Fock-Wands zweyten oder dritten Haupt-Touw, ein kleines Touw von etwa 1½ Faden / mit einem End zu jeder Seite festgemacht / und am andern End ein rund Holtz / gleich einer Jungfer, eingebunden / in der Mitte mit einem Loch / welches sie den Kund-wächter nennen: durch welches Loch dann jeder Schinkel an seiner Seite gehet / um die Boucht aufzuhalten. Die Blinden-Schooten aber selbst sind mit dem einem End in dem Ring der Fock-Schooten befestiget / und lauffen zu jeglicher Seite nach dem Schinkels-Block, und wieder zurück nach den Fock-Schooten, über des daselbst in der Seite des Schiffs festgemachten Blocks unterste Rolle / da die Schooten nach dem Wind angehalten oder abgeführet werden. Hiebey sind keine Halse befindlich / weil es vor dem Schiff ist / und keiner gebraucht werden kan.

16. Die GY-TOUWEN der grossen Blinden sind nur einfach / wie die Gy-Touwen der Bram-Segel, und ist das eine End von jedem in den Schoothören befestiget: Von dar gehen sie über einen / ungefehr an dem vierdten Theil der Blinden-Ree, befestigten Block in das Gallion, daselbst das Segel beyzusetzen oder abzuführen.

17. Der BUYCK-GURTEL der grossen Blinden ist nur einer / und das End davon in der Mitte

Mitte des Segels unten befestiget / da er dann vor dem Segel auf / und biß unten an die Boegspriet laufft / allda ein Block befestiget / durch welchen der Buyckgürtel über die Raa herüber nach den Gallion zugehet / das Segel daselbst aufzuholen und niederzulassen: wird sonsten an den Quer-Balcken in dem Gallion an einem höltzernen Nagel belegt.

18. Die BOBENBLINDEN-REE und SEGEL, ist über dem Esels-Haupt und Knie der Boegspriet, mit ihrem Rack: und wird das Segel gleich als die Unter-Blinde gebrauchet.

19. Der Bobenblinden REEP und FALL ist eben so gemacht / wie die Reep und Fall des Vor-Mars-Segels: vid. beym Fock-Mast No. 28. das herunterlauffende End des Falls aber gehet an einer Seite durch den Blinden Mars / und hinunter an die Boegspriet, durch einen daran befestigten Block / und längst derselben weiter hinab nach dem Vor-Casteel, da es aufgezogen und niedergelassen wird.

20. Die BRASSEN der Boben-Blinden. Da befinden sich an jeglichem Nock der Ree wieder Schinkels mit ihren Blocken; die Ende von denen Brassen sind befestiget an dem Fock-Stag, unter dem Block des Knick-Stags, und lauffen nach ihren Schinckel-Blocken, von dar wieder nach dem Fock-Stag, etwas besser herunter / durch die daran hangende Blocke / und so gar hinab biß an die Boegspriet, da hinter dem Kraagen von dem Stag, zu jeglicher Seite ein Block an der Boegspriet befesti-

 get /

get / durch welche die Brassen nach dem Vor-Casteel zu gehen/und allda regieret werden.

21. Die TOPPENANTS der Boben-Blinden sind erstlich an dem Esels-Haupt zu jeglicher Seite in einem Strop befestiget/lauffen so dann nach jedem Nock der Bobenblinden-Ree durch ihre Blocke/und wieder hinauff an den Top, da abermahls zu jeder Seite ein Block hanget / wodurch sie hinunter an das forderste Haupt-Touw, der Boben-Blinden gehen/und an demselben fest gemacht werden.

22. Die GY-TOUWEN der Boben-Blinden sind einfach / und ist das End von jedem in den Schoothören fest/lauffen so dann durch die am vierten Theil der Ree, zu jeder Seite / hangende Blocke/ und weiter an die Boegspriet wieder durch 2 Blocke/ von dar aber längst derselben durch ein Läger an den Kragen des Fock Stags, nach dem Vor-Casteel zu das Segel daselbst zu regieren.

Kurtz

Kurtzgefasseter/ Jedoch zulänglicher Bericht/ Von der Structur oder Bau eines vollkomenen Kriegs-Schiffes/ alle desselben so wohl äusserliche als innerliche Theile in sich haltend.

Wann ein Schiff soll gezimmert werden/ wird zuerst an dem Stapel (ist ein Ort an der Wasser-Seite/ allwo man die Schiffe zu bauen pflegt/) der Kiel oder Keel desselben/ in der 1 Fig. mit A. A. bezeichnet/ auff grossen Blocken zur Länge des Schiffs dergestalt angelegt/ daß er mit dem hintern Theil höher als von fornen zu stehen kommt/damit das Schiff/ wann es darauff gezimmert/ und seinen Haupt-Theilen nach aus dem Grund befestiget/ besser von dem Stapel in das Wasser ablauffen könne. Dieser Kiel oder unterste viereckigte starcke Grund-Balcke nun/ kan wohl 160. auch nach Proportion des Schiffs/mehr Fuß lang seyn/ in die Höhe hält er etwa 3 Fuß/in die Breite/ und zwar in der Mitte/ wo er am stärckesten/ 2½ Fuß/ nach den Enden aber gehet er etwas schmäler zu: und wird zuweilen aus 2 oder 3 Stücken zusammen gesetzet/welche

dann aufs Beste in einander gefüget / und mit starcken eisernen Bolten fest verwahret werden müssen.

Auf diesen Kiel nun werden hinten und fornen die STEVEN gesetzet; und ist die Hinter-Steven in dem ersten Abriß unter dem Buchstaben B. bemercket/das an dem hintersten Theil des Schiffs in dem Kiel eingelassene dicke-Holtz / welches aufwerts gehet / mit dem obern Theil aber etwas überhanget/ auch biß 28 Fuß hoch/ 3 Fuß unten breit / oben hingegen ein wenig schmäler / und biß 2 Fuß dick ist. Diese nun fest zu halten / wird inwendig ein grosses Knie oder starckes krummes holtz / so einen Ellbogen oder Winckel Eisen gleich seyn mag/gesetzet/und mit grossen eisernen Bolten theils an den Kiel, theils an die Hinter-Steven selbst befestiget: wobey weiter zu bemercken / daß ehe noch die Steven auf den Kiel gebracht wird / schon 3 Quer-Balcken / von denen der öberste und längste wohl 30 Fuß lang / darangefüget / und mit Bolten fest gemacht sind; an welchen Quer-Balcken dann zu jeglicher Seite ein nach Proportion des Schiffs krumm gehauenes Innholtz so hoch aufflaufft/als das Schiff werden soll/ woran die Seiten Bretter befestiget werden. An diese Hinter-Steve wird nachmahls das Steuer oder Ruder gehangen/wie weiter unten in der Beschreibung vorkommen soll.

Die VOR-STEVEN, vid. Fig. 1. Lit C. aber ist das am Vordertheil des Schiffs von dem Kiel ab/ aufwerts stehende/jedoch starck und wol biß 14 Fuß überhangende dicke Holtz / so etlich und 30 Fuß hoch / der Dicke und Breite nach aber der andern

Steven.

Steven ziemlich gleich / jedoch etwas rundlicht. Diese wird ebenfalls als die vorige auf dem End des Kiels von fornen eingelassen / und auch ein grosses Knie, so wohl an dem Kiel als an die Vor-Steven, um sie in Stand zu halten / fest gemacht/ an welche Steven nachmahls der Kriech des Gallions kommt/ wie unten soll gemeldet werden.

Wann nun dergestalt die Hinter- und Vor-Steven in ihrem Stand auf dem Kiel stehen/ muß das FLAACK oder der aussere Boden des Schiffs / vid. Fig. I. Lit. D. geleget werden / da die Deelen oder Bretter/ so wohl 3 biß 4 Zoll dick sind / von beyden Seiten an die oberste Kante des Kiels nach der Länge des Schiffs dergestalt eingefüget/ und ein Brett an das andere gebracht wird/ biß sie von einer Steven zur andern reichen/ wiewol sie um des Schiffs-Form zu kriegen/ hinten und fornen etwas schmäler zugehen. Und ist hiebey hauptsächlich zu beobachten/ daß das Schiff recht nach der Segelage gezimmert werde; dann in der Mitte wo dasselbe seine rechte Breite haben muß/ liegen die Bretter gantz platt/ werden aber nachmahls gegen hinten und fornen zu allmählich je mehr und mehr gezwungen / daß sie aufwärts stehen welcher gestalt das Schiff unten/ seiner Form nach/ bey 36 Fuß gegen die Hinter-Steven immer enger und spitziger zulaufft/ weil allda desselben beste Schärffe, um nach der Segelage durch das Wasser zu schneiden; gegen die Vor-Steven aber gehet es zwar nicht so enge zusammen/ als hinten / jedoch muß auch bey 24 Fuß eine ziemliche Schärffe dabey beobachtet werden/ und stecket hierinnen ein sonderlicher Kunstgriff/ ein wol besegeltes Schiff zu bauen.

Damit

Damit man aber die Deelen oder Bretter dergestalt zwingen / und je mehr und mehr aufwerts stehen machen könne / wird jedes Brett über zwey eiserne Feuer-Hunde geleget / Feuer darunter gemachet / und indem man es immer mit Wasser netzet / so lang gebrandt / biß es gantz schmeidig wird / und sich der Nothdurfft nach biegen lässet / dabey man insonderheit wohl in acht nehmen muß / daß die Kante der Bretter nicht verbrant (weil sie solchergestalt nicht dichte an einander zu fügen wären /) und die Bretter auch allezeit gantz heiß angebracht werden / dann sonst unmüglich fallen würde / dieselbe auf solche Art aufwärts zu zwingen: Ingleichen / daß die Bretter mit den Enden jederzeit einander vorbey lauffen müssen / damit das Schiff unten desto weniger einen Leck bekommme / massen wann alle Bretter mit den Enden gleich kämen / sie sich eher aus einander geben würden. Und wann auf bißhero beschriebene Weise die Deelen gantz heiß aneinander gefüget / werden sie mit einigen höltzernen Klammern fest gemacht / daß sie nicht weichen können / so lang biß hernachmahls die Innholtzen darauf gebracht werden; mit den Brettern aber wird in die Breite von jeglicher Seite des Kiels etwa 18 biß 20. Fuß continuiret, damit der Boden um den grossen Mast herum seine Breite nach der so genandten Kieming zu / allwo die Seiten des Schiffs anfangen / bekomme / welcher Boden jedoch nicht gantz gleich / sondern immer aufwärts / und also etwas in die Runde lauffet.

Uber sothanes Flaack oder Boden nun kommen ferner die BAUCH - STUCKEN oder Balcken / welche quer über / je einer 1½ Fuß von dem andern / von hinten nach for-

nen

vornen zu geleget/und an dem Kiel befestiget werden: an welche Bauch-Stücke der mehrgemeldte Boden des Schiffs/ von einer Seite zur andern, von unten zu gespickert, oder mit grossen eisernen/ über diß auch mit höltzernen Nägeln angemacht/ und alle Deelen oder Bretter/ so wohl in der Mitte als beyden Enden mit eisernen Bolten verwahret werden/ damit kein Brett sich loß geben könne. Zwischen diese gelegte Bauch Stücke werden hernach die grosse INNHOLTEN oder Sitters in jeglicher Seite des Schiffs gebracht, welche/ damit die Kieming des Bauchs umb des Schiffs-Form zu kriegen/ ihre Runde bekomme/entweder krum gewachsen/ oder so aus einem grossen stück Holtz gehauen oder gesäget sind; davon die ersten oder untersten/welche am meisten krum sind/reichen/ so weit sie können/und nachmahls zwischen diese wieder andere gesetzt/ und solchergestalt von einem Deck zum andern/ nach der Ordnung verfahren wird/ damit das Schiff unten und an den Seiten mit den Innholtzen ausgefüllet/ desto stärcker werde. Und wann dann alle Innholtzen nach der Form des Schiffs dergestallt/ als es behörig/ stehen/ wird der KIEL-SCHWIN oder eine dicke Deele, vid. Fig. 2. Lit. g. so wohl 8. biß 10. Fuß breit/ und also breiter als der Kiel, aber nicht so hoch ist über die Bauch-Stücke nach der länge des Schiffs geleget/und mit eisernen Bolten durch dieselbe biß in den Kiel befestiget/ worauff die 3. Masten wie schon oben bey jedem gemeldet/stehen.

Hierauff nun wird die BOUCKDEHNING gelegt/ oder das Schiff inwendig geneert und gefuttert/indeme auf vorige Art/ als bey dem Flaack oder

Boden des Schiffs beschehen / die Deelen von dem Kiel-Schwyn ab (jedoch so/daß die ersten Deelen zu beyden Seiten an dem Kiel-Schwin aufgenommen werden können/umb den Unflath/so sich zwischen den Innholtzen setzen möchte/ herauszubringen / damit diese nicht verstopft werden sondern das Wasser nach den Pumpen destobesser zulauffe/)nach der Länge des Schiffs über die Innholtzen befestiget / und weil die Innholtzen an beyden Seiten alsdann schon so weit stehen/ biß an das erste oder unterste Verdeck gebracht werden/ davon die letzte eine starcke Deele seyn muß / massen die Quer-Balcken / auff welche das Verdeck gesetzet wird / darauff ruhen. Diese schwere Quer-Balcken / davon die in der Mitte des Schiffs wohl 38. biß 40 Fuß lang sind/ werden von vornen nach hinten zu darüber gelegt/so/daß je einer von dem andern 7. biß 8. Fuß abstehet: Vor dem grossen Mast aber liegen zwey noch stärckere Balcken/ wohl 10. biß 12. Fuß von einander / weil die grosse Lucke dahin kommt/durch welche alles Gut in das Raum oder untersten Theil des Schiffs aus- und eingebracht wird / und ist jegliches End von denen Balcken mit einem doppelten Knie oder krummen Holtz durch Bolten verwahret; zwischen diese grosse Quer-Balcken aber werden noch andere schwächere / so sie Rippen nennen / eingeschossen/ (damit das Verdeck wegen des schweren Geschützes so darauff zu stehen komt / sich nicht bewege/) und über die grosse und kleine Balcken hernach das erste oder unterste Verdeck, wann nemlich vorhero an den Seiten die Innholtzen biß an das andere Verdeck schon gesetzt sind / nach der Länge des Schiffs hingeleget: Dabey dann / wenn das Raum solcher-

gestalt

gestalt inwendig gantz geneert oder ausgefuttert / daß man kein Innholtz mehr zu sehen bekommt / absonderlich auch der Vor- und Hintertheil des Schiffs inwendig / und zwar jener mit Banden oder grossen krummen Quer-Höltzern / welche man von innen an die Vor-Steven mit eisernen Bolten befestiget / und auch von aussen des Bauchs wieder andere Bolten hineinschlägt / wohl versehen / bey diesem dem Hintertheil aber die drey Quer-Balcken an der Hinter-Steven ebenfallß an den Enden mit Knien und Bolten zu beyden Seiten verwahret werden müssen.

Von dieser inwendigen Futterung des Raums oder untersten Theil des Schiffes / gehet man so dann nach aussen zu / umb daselbst das Schiff gleichfalls von der so genandten Kieming ab / allwo das vorbeschriebene Flaack oder aussere Boden sich endet / und die Schiffs Seiten anfangen / ferner / und zwar biß an das erste BARCKHOLTZ aufzukleidē: Dieses ist eine Deele, welche 8 biß 9 Zoll dick / und 1½ Fuß breit / von hinten ungefehr zwischen dem ersten und andern Quer-Balcken der Hinter-Steven ab / und gegen die Mitte zu immer niedriger gehet / so daß / wann das Schiff beladen / das Barckholtz in der Mitte gleich über dem Wasser zu stehen komme / gegen vornen zu aber wieder etwas hoch aufflaufft. Zwischen diesem und der Kieming nun wird das Schiff mit gleichen dicken Deelen, als bey dem Flaack gebraucht worden / bekleidet / die Deelen selbst aber auff vorige Art gebrandt und schmeidig gemacht / daß sie umb die krumme Innholtzen, die nach der behörigen Schärffe in den Boden eingesetzet / so wohl hinten als vornen / insonderheit aber hinten immer enger zusammen lauffen

lauffen / können gezwungen und gebogen werden / womit dann von unten biß an das gedachte erste Barckholtz continuiret, und eine Deele dergestalt an die andere gefüget wird / daß sie mit den Enden allezeit einander vorbey lauffen.

Wann nun das geschehen / so kehret man wieder nach dem inwendigen Theil des Schiffs / allwo nunmehro das erste Verdeck schon geleget / und die Innholtzen zu dem andern gleichfalls stehen / an welchen Innholtzen man dann das Schiff inwendig von dem ersten biß an das andere Verdeck, auf vorige Art wieder futtert / daß es von fornen 6 biß 7 / hinten aber 8 biß 9 Fuß in seiner Höhe hat / und werden weiter auf die oberste und schwereste Deele wieder andere Quer-Balcken so doch etwas leichter als die vorige / so weit von einander als bey dem ersten Verdeck darüber geleget / und kleinere Rippen darzwischen geschossen / die Ende auch mit Knien und Bolten verwahret; worauf das andere Verdeck nachmahls kan geleget / vorhero aber die Innholtzen zu dem halben Verdeck und der Back, wie auch zu dem jenigen Raum in der Mitte / umb den grossen Mast herumb / (da die Innholtzen noch etwa 5 oder 5 ½ Fuß über das andere Verdeck aufgeführet werden / biß das Schiff daselbst seine rechte Höhe hat /) schon müssen auffgesetzet werden. Wobey sich von selbst ohnschwer abnehmen lässet / daß / weil auf das unterste Verdeck das schwereste Geschütz / und zu jeglicher Seite wohl 13 biß 15 / auch nach Grösse des Schiffs / mehr Canonen zu stehen kommen / so wohl bey Einsetzung der Innholtzen als auch Futterung / schon Raum zu den STUCK-PORTEN gelassen / und dieselbe

dieselbe so abgetheilet werden/daß je eine von der andern etwa 7 Fuß abstehet/ jegliche Stück-Porte in sich selbst aber wohl 3 ½ Fuß weit seyn kan/ umb das Geschütz von beeden Seiten gegen den Feind richten zu können.

Hierauff fängt sich die Arbeit wieder von aussen an/ da dann zu jeglicher Seite über dem ersten Barckholtz, etwa 1 ½ Fuß höher/ das andere Barckholtz, so in der dicke vorigen gleich/ geleget/ und der Platz dazwischen/ welches sie eine FULLING nennen mit gleichmäßigen Deelen, jedoch so bekleidet wird/ daß die Barckhöltzer wegen ihrer Dicke immer einige Zoll weiter als die Seiten-Bretter herausstehen: nach diesem wird das dritte Barckholtz in gleicher Höhe an die Seiten des Schiffs gebracht / und die Fülling dazwischen wieder bekleidet / welches dritte Barckholtz schon über dem ersten Verdeck, und gleich darüber die Stücken-Porten stehen/ jedoch hinten und vornen / da das Barckholtz höher aufflåufft auch durch dasselbe gemacht / und hernachmahls aussen her / jegliche Porte mit einer Klappe versehen wird. Solche Barckholtzen nun insgesamt vid. Fig. I. Lit. I. I. dienen dem Schiff in den Seiten eine bessere Festigkeit zu geben / und auch / weil sie weiter alß die Seiten-Bretter herausstehen/ auff und abzusteigen / da sie übrigens / wie bald gemeldet werden soll / mit vielen eisernen Bolten und höltzernen Någeln an die Innholtzen befestiget. Von dem dritten Barckholtz wird das Schiff / wiewohl mit etwas wenig leichtern Deelen, massen es oben nicht so schwer als unten seyn darff / wohl 5. Fuß weiter auffgekleidet/ welches sie den BREITEN GANG nennen/

nen/ und über diesem ist nun das vierte Barckholtz gelegt so jedoch nicht so schwer/ als die andern drey/ hinten aber weiter hinausläufft/ massen das Schiff hinten um etliche Fuß länger überhanget; so dann komt wieder eine andere Fülling ohngefehr 2 Fuß breit/und oberhalb dieser das fünffte Barckholtz; nochmahls eine Fülling, und zuletzt das sechste und oberste Barckholtz, mit welchem sich die Seite des Schiffs in der Mitte endet/ jedoch noch mit einer andern besser ausgearbeiteten Deele oben bedecket/ und hernachmahls auch/ wann das Schiff vorhero von dem Stapel ins Wasser abgelauffen/ mit der Arbeit so wohl von innen als aussen auf dem Wasser fort gefahren wird.

Ehe aber das Schiff noch von dem Stapel ins Wasser kommt/müssen vorhero von dem Kiel an biß nach oben zu/ alle Deelen und Barckholtzen nicht allein mit zwey höltzernen Nägeln an jegliches Innholtz durch und durch vernagelt/ sondern auch insonderheit die Barckholtzen und Füllingen aller Orten/ wo es nur wegen der Innholtzen passet/ mit eisernen Kopff-Bolten verwahret werden/ zwischen welchen Innholtzen auch der Raum inwendig mit alten Touwen und Korck ausgefüllet ist : und dienen diese Kopff-Bolten nicht allein die Barckholtzen und Deelen wohl zu befestigen/ sondern auch in dem Gefecht einer Kugel ihre Krafft zu benehmen/ daß sie mit solcher Force nicht durchdringen kan/ wohin auch das zwischen den Innholtzen befindliche Korck und alte Touwen abzielen: In das End aber von jeglichem höltzernen Nagel, wird mit einem vierkandtigten Eisen (bey ihnen Tödel genannt)

nannt) ein anderer höltzerner Propff eingekielet oder gesetzet/ und fest eingeschlagen/ damit es kein Wasser fange. Uber diß muß das Schiff/ ehe es ablaufft/ unten so weit es ins Wasser zu stehen kommt/ schon calfatert seyn/ welches folgendergestalt verrichtet wird: Es wird zwischen die Fugen der Bretter allenthalben Wergkh oder von alten Touwen ausgezauseter Hanff/ so schon vorhero in Ther gekochet/ damit kein Wasser durchdringe/ mit eisernen Meiseln hineingetrieben/ und daß der Hanff nicht wieder ausquillen möge/ heisses Pech darüber geschmieret: und welches man bey dieser Gelegenheit füglich erinnern kan/ geschicht solches zu seiner Zeit/ nicht allein von aussen/ und zwar von unten nach oben zu/ sondern auch auf dem obersten Verdeck, halben Deck, Hütte und Vor-Casteel, wie ingleichen inwendig die Seiten daß kein Wasser nirgends einlauffen kan. Ist es aber daß die See über das Schiff schlägt/ und also Wasser darein kommt/ so sind auff dem obersten Verdeck Löcher durch die Seiten/ Spey-Gaten genannt/ wodurch es wieder auslauffen kan: und solte etwas Wasser auff das unterste Verdeck kommen/ so sind abermahls dergleichen Speygaten, aber mit kupffernen Röhren eingemacht/ welche von aussen an den Seiten des Schiffs mit ledernen Beuteln/ so sie Mameering nennen/ versehen/ wodurch das Wasser von innen herauslauffen/ keines aber hineindringen kan/ massen sich diese ledernen Beutel vor die Röhren legen/ und das Wasser aufhalten.

Nachdeme nun bißhero beschriebener massen das Schiff von Grund aus mit seinen 2 Verdeken, (wiewohl das andere Verdeck meistentheils noch gar

gar nicht/oder doch nicht gantz über seine Querbalcken geleget wird/damit das Schiff oben nicht allzuschwer werde) gezimmert oder aufgeführet/auch/so weit es nöthig/mit Nägeln und Bolten befestiget/und calfatert, wird es von dem Stapel auf folgende Art ins Wasser gebracht; nemlich/ weil der Kiel, wie gleich anfangs gedacht/auf grossen Blocken lieget/so wird derselbe erstlich zwischen bemeldten Blocken mit Talck oder Unschlicht beschmieret/ und darauf Deelen in die Quer darunter geschossen/so daß sie etwa anderthalb Zoll noch von dem Kiel abstehen: über diese Deelen werden dann grosse Keile, so ebenfalls mit Talck beschmieret/ geleget/ und mit Gewalt unter den Kiel getrieben/ daß das Schiff sich lichten, oder etwas in die Höhe/ insonderheit hinten/ da die Keile desto grösser gebraucht werden/ geben muß: vornen aber unter dem Bauch wird zu beeden Seiten ein Bett gemacht/ oder verschiedene starcke Deelen auf einander geleget/ und die oberste wohl beschmieret/ auch noch ein Block/ welcher unten/ wo er auf den Deelen liegt/ ebenfalls mit Talck geschmieret/ darauff gelegt/ damit das Schiff/ wann es in die Bewegung kommt/ und auszuweichen beginnet/ nicht völlig umschlage/sondern an den Deelen und Blocken sich gleichsam wieder erhohle und auffrichte: Ferner aber wird das Schiff durch die Keile schon etwas aufgetrieben/ daß die unter dem Kiel liegende Blöcke können ausgezogen/ und der Kiel daselbst gleichfalls mit Talck beschmieret werden/ und wann zu beeden Seiten die Stützen/ womit das Schiff unterstützet/ abgenommen/ so werden die offtgedachte Keile noch immer mehr unter den Kiel des Schiffes getrieben/

und dasselbe von einer Anzahl Jungen / so darauff (allwo nunmehro eine Flagge zum Zeichen daß es zum Ablauffen fertig / auffgestecket wird) von einer Seite zur andern lauffen / allgemählich in die Bewegung gebracht / biß es völlig in Gang kommt / und von dem Stapel mit Feur und Dampff / so aus dem Kiel gehet / in das Wasser ablaufft.

Auff dem Wasser wird folgends dasselbe weiter verfertiget / und weil die Innholtzen schon allenthalben stehen / erstlich wieder inwendig / und zwar von dem grossen Mast nach vornen zu / etwa 5. oder 5½. Fuß weiter hinauff geneert oder gefuttert / so / daß es daselbst seine völlige Höhe bekommet; hinten und vornen aber muß es noch höher seyn / und werden hinter dem grossen Mast wiederum die Quer-Balcken zu dem halben Verdeck, vid. Fig. 2. Lit. I. nach hinten zu geleget / und auff vorige Art verwahret / auch das halbe Verdeck, so in Fig. I. mit Lit. L. bemercket / darauff gebracht / welches zu hinterst wohl 7. Fuß hoch / auch die Länge des Schifs 3. biß 4. Fuß weiter hinaus kommt / und oberhalb dem Rohr überhänget. Von dem halben Verdeck an wird es noch biß 6. Fuß weiter hinauff gefuttert / und andere Quer-Balcken vid. Fig. 2. lit. x zur Hütte oder Campanie, in Fig. I. mit Lit. R. bezeichnet / übergeleget / welche Hütte etwa 20. oder mehr Fuß lang von hinten nach vornen zu / und auff solchen grossen Schiffen gemeiniglich wieder in 5. kleinere abgetheilet. Uber der Campanie führet man das Schiff noch einige Fuß weiter hinauff / so / daß dieser hinterste Theil der Höchste von dem Schiff / welcher aber nach Proportion allmählig etwas niedri-

kommt/ und von der Hütte gegen dem Bezaans Mast zu einen Absatz krieget/ so dann weiter nach dem grossen Mast zu gehet / daselbst es wieder mit einem Absatz gemacht ist.

Nun ist noch übrig das VOR-CASTEEL oder die BACK, welches am Vordertheil des Schiffs/ wie Fig. 1. sub Lit. M. zu sehen/ befindlich/und in die Länge 17. biß 18. Fuß hat / auch manchesmahl mit dem halben Verdeck zugleich verfertiget wird. Die Quer-Balcken dazu/ vid. Fig. 2. Lit. S. werden eben so gelegt/ wie bey dem halben Verdeck, und die Deelen darauff befestiget: von welchem Vor-Casteel nun die Innholtzen wiederum etwa 3. Fuß höher stehen / an welchem das Schiff inwendig auch noch ausgefuttert/gegen die Mitte aber wiederum mit einem Absatz gemacht / und etwa einen Fuß niedriger ist. Und gleich wie also das Schiff inwendig zu seiner völligen Höhe allenthalben gebracht / so wird auch solches nachmahls mit leichten Deelen von dem obersten Barckholtz an / so weit als es inwendig gefuttert worden / aussenher hinauff bekleidet: wobey jedoch wieder wegen der Stücke-Porten nicht zu vergessen/ daß dieselbe so ausgetheilet werden / daß auff dem obern Verdeck allezeit eine Stück-Porte mitten zwischen zweyen von dem untern Verdeck, und also eine weniger zu stehen kommt: Auff dem halben Verdeck kommen sie wieder mit den untersten gleich/ und ihrer etwa 5. oder so viel / als zu jeglicher Seite stehen / wiewohl auch vielfältige Bassen/ oder kleine Stücke/ welche auff einem eisernen Pfahl stehen/und hin und her gewendet werden können/daselbst geführet werden / und auff der Back sind etwa auch zu jeglicher Seite 3. oder 4. zu finden. Hier-

Hiernechst wann die Seiten also von inn- und auswendig verfertiget / muß das Schiff auch sowohl hinten als vornen zugekleidet werden: Da dann erstlich die Hinter-Steve mit ihren Quer-Balcken durch Deelen von gleicher Dicke inn- und auswendig bedecket und zu gekleidet / jedoch zu jeglicher Seite derselben eine Stück-Porte gelassen wird / um dem Feind von hinten aus begegnen zu können / und dieses wird eigentlich der SPIEGEL des Schiffes genennet/ wie solcher in Fig. 1. sub Lit E. angemercket/ obwohlen man diß Wort auch wohl von dem gantzen Hintertheil des Schiffes brauchet. Gleich über der Steven obersten Quer-Balcken lauffen noch krumme/ und oben überhangende Höltzer bey 4. Fuß oder etwas mehr hinauff / über welchen ein anderer Quer-Balcke geleget / und das Spatium dazwischen inn- und auswendig wohl gefuttert und bekleidet / damit kein Wasser hinein komme / welches sie die GELBING oberhalb dem Rohr nennen / weil darunter das Rohr oder Steuer zu stehen kommt. Solches Rohr oder dicke Holtz/ so unten am breitesten / oben aber etwas schmäler/ und wohl etliche Fuß höher als die Hinter-Steven selbst ist / wird mit vielen Hacken in die an der Steven fest gemachte / und mit Löchern hinten versehene eiserne grosse Bande / welche sie FINGERLINGS nennen/ eingehacket: und weil nun erstgemeldter massen dasselbe höher als die Steven, wird an dessen obersten Theil durch ein Loch die Rohr-Pinne eingestecket und befestiget / auch das Rohr oben mit eisernen Banden / damit es die See nicht in stücken schlage / wohl verwahret / welche Rohr-Pinne dann unter der Cajute durch die Constapels-Kammer in das Schiff hinein gehet/ und oben un-

unter dem halben Verdeck, vor der Cajute, mit dem Kolter-Stock, so durch eine Waltze oder Werbel hinunter durch das Deck in die Constapel-Kammer gehet / und unten an dem End der Rohr-Pinne befestiget wird / regieret / so daß das Rohr von einer Seite zur andern gebracht und geschoben / also das Schiff seinen Lauff halten kan: das Loch aber / wo von aussen die Rohr-Pinne hinein gehet / wird mit einem Segel-Tuch (bey ihnen ein Brock genannt) rund um wohl versehen / daß kein Wasser hinein dringen möge.

Von diesem über die krumme überhangende Höltzer gelegten Quer-Balcken/ lauffet ferner zu jeglicher Seite ein starckes Innholtz auff / und werden dazwischen 5. Balckonners oder lange Balcken auffgerichtet/ von denen der Mittelste der Stärckeste und Längste/ indem er noch biß 3. Fuß über das Hackebord gehet/ und oben ein Esels-Haupt darauff gesetzet wird/ worinnen der Flaggen Stock stehet/ die andern vier aber reichen noch etwas über die Hütte um das Hackebord mit befestigen zu können / und wird solcher Raum von den Quer-Balcken biß oben zu wieder sowohl inwendig gefuttert/ als auch auswendig mit leichten fürnen Deelen bekleidet/ und allenthalben mit Bildwerck ausgezieret/ ausser daß 6 oder 8 Fenster in der Cajutte gelassen / auch wohl 2 oder 4 Fenster/ in die Hütte können gemacht werden/ und kommt in diesen Raum eine gewisse von Holtz geschnitzte Figur zu stehen/ davon das Schiff den Nahmen führet. Hierauff wird nun das Hackebord oder Hackebrett, welches der oberste Theil des Schiffs/ und aus lauter Bildwerck bestehet / v. Fig. I. Lit. S. gesetzet/ auch der Flaggen-Stock in das vorgemeldte

Esels-Haupt gebracht/ daß die Flagge von der Campanie abwehe/ wie Fig. 1. sub Lit. H. befindlich. Wobey dann auch gleich die Galdereyen verfertiget werden können/ welche/ wie Fig. 1. sub Lit. F. ausweiset/ an den Seiten des Schiffs hinten abstehen/ und etwas in die Runde fast mit der Cajüte gleich kommen/ so/ daß man aus dieser über einen Stuffen dahinein gehen kan; und befindet sich in jeglicher ein heimlicher Abtritt/ wird auch sonst allerhand Zeug von dem Capitaine hinein gelegt. Sie tragen in die Länge wohl 10. biß 12. Fuß aus/ und in die Höhe 8. Fuß: sind oben mit Kupffer bedecket/ und aussenher rund um mit Deelen bekleidet/ und mit Bildwerck versehen; oben auff befindet sich auch ein Eisern Gatterwerck/ wohin sich der Steuermann begiebt/ um zu sehen/ wie das Loot von vornen geworffen wird/ die Tieffe des Wassers zu erforschen.

Was aber das Vordertheil des Schiffs anbelanget/ ist dasselbe von unten auff biß an das andere Verdeck, wie vorgemeldet/ schon in seinem Esse, und durch die Deelen von innen und aussen an der Vor-Steven bekleidet; Nun muß auch die BACK oder das VOR-CASTEEL, so in der Fig. 1. sub Lit M. bezeichnet/ und vorhero noch offen geblieben/ zugemacht seyn/ zu welchem End dann erstlich etwas krumme/ und darnach gleichsam mit einem grossen Bauch nach vornen zu auswerts stehende Höltzer/ so viel als deren von nöhten/ gesetzet/ und die Deelen von innen und aussen darüber gebracht werden/ so daß zu jeglicher Seite eine Thür/ und neben derselben noch eine Stück-Porte offen bleibe/ um durch jene in das Gallion zu lauffen/ durch diese aber den Feind von

vornen zu abzuhalten / wobey aussenher wiederum alles mit Bildwerck ausgezieret ist.

Darnach so kan das GALLION oder das Schiffes Schnabel / vid. Fig. I. Lit. Q. angebauet werden: Da man dann zu erst ein grosses voraus stehendes Holtz / den Kriech des Gallions, in der I. Fig. mit Lit. P. bezeichnet / an die Vor-Steven befestiget / und mit Knien und Bolten verwahret / auff dessen vordersten End der ausgeschnitzte Löw mit seinen Pfoten ruhet: Und ein paar Fuß ober diesem Kriech gehet ein anderes dickes Holtz von der Vor-Steven ab / biß über des Löwen Rücken / da es oben einen Krull hat / oder in die Runde Zierahts wegen gehauen / an jeder Seite der Steven aber mit 2. Backen-Knien durch eiserne Bolten an den Bauch des Schiffes befestiget ist / zwischen welchem Holtz und dem Kriech dann ein und ander Bildwerck gemacht wird. Weiter gehen zur jeglicher Seiten 3. Regels oder in die krumme herumlauffende Höltzer / und zwar das Oberste von dem Vor-Casteel ab / und vornen an das dicke Holtz unter dem Krull, die andere aber lauffen etwas niedriger von den Seiten des Schiffes ab: und inwendig in dem Gallion vor der Steven befinden sich einige Quer-Balcken / welche mit Knien wieder an die Regels befestiget / damit diese von innen gehalten werden / über welche Quer-Balcken ein Gatter-Werck von höltzernen Latten gemacht / worauff das Volck in dem Gallion hin und wieder lauffen kan / wie dann ingleichen noch etwas höher ein anderer Quer-Balcke lieget / mit höltzernen Nageln / woran die Gy-Touwen und Buyck-Gürtels der Blinden belegt werden. In diesem Gallion

wird

wird das Boots-Volck / wann es was verbrochen / fest geschlossen/welches sie in die Boy setzen heissen.

Unter dem Gallion befinden sich auch die KLÜSEN, welches an jeglicher Seite zwey / in den Bauch des Schiffes zwischen den zweyen Verdecken gemachte grosse Löcher sind / wodurch die schwere Ancker-Touwe gehen / um die Ancker so wol in das Wasser / oder in den Grund fallen zu lassen / als auch wieder zu lichten, oder heraus zu winden.

* * *

Solchergestalt ist nun das Schiff zu seiner vollkommenen Höhe gebracht / und sowohl dem Umfang / als auch denen Decken und allen Haupt-Abtheilungen nach verfertiget: Nun wird auch nöhtig seyn / von den jenigen Kammern / und Zubehör / welche inwendig zwischen denen Decken befindlich / Meldung zu thun. Und præsentiret sich zwar erstlich der unterste Theil des Schiffes / so von ihnen das RAUM genennet wird / und von dem Boden des Schiffes an / biß an das erste Verdeck ungefehr 23. biß 24. Fuß hoch ist: Auff welchem Verdeck / sich dann 7. Lucken, oder grosse viereckigte Löcher befinden / wodurch man in bemeldten untersten Theil kommen / und allerhand Güter in- und ausbringen kan / und nach diesen wird die Beschreibung der darunter befindlichen Kam̃ern füglich geschehen können.

Unter der ersten Lucke von hinten an gerechnet / befindet sich die Kraut- oder Pulver-Kammer; selbige ist ohngefehr 30. auch mehr oder weniger

weniger Fuß lang / und mit Brettern alsdann abgesetzet / oder auch woll solcher eusserste Theil / so nach dem Raum zugehet / mit Kupffer oder eisern Blech beschlagen / um vor dem Feuer desto besser verwahret zu seyn. Inwendig ist die Kammer ihrer Höhe nach wieder in zwey Boden / oder gleichsam kleine Decken abgetheilet / und hat der Constapel unter dem untern Bodē seine Kugeln / Knüppeln / Schroot-Säcke / und was an Eisen und Bley sonst nöhtig; welche Last nicht allein zur erforderenden Defension, sondern auch an statt des Ballasts am Hintertheil des Schiffs dienet. Der untere Boden selbst aber ist in der Mitte wieder in zwey Theile abgetheilet / und befinden sich in der einen Helffte nach vornen zu / welche die Grösseste / die Pulver-Tonnen / wie auch alle Lunten / so noch nicht angeschnitten oder gebrauchet werden: Die andere Helffte nach hinten zu ist wieder in verschiedene Theile getheilet / und durch Bretter abgesetzet / worinnen die gefüllete Cartusen, und zwar nach Grösse des Geschützes zur Hand liegen / und alle 3. biß 4. Wochen gewendet werden damit sie nicht verderben. Von diesem untern Boden gehet eine gerade Treppe hinauff nach dem andern Boden / allwo der Constapel jederzeit 2. ziemliche Kisten / so mit Cartusen gefüllet / in Bereitschafft stehen hat / davon eine / wann man sich zum Schlagen fertig machet / unter die grosse Lucke gebracht wird / die andere aber an ihrer Stelle stehen bleibet. Weiter befinden sich auff diesem Boden auch die Granaten-Kisten / welche mit zubereiteten Granaten gefüllet / und davon auch jederzeit eine in dem Grossen, die andere in dem Fock-Mars während der gantzer Reise stehet / um zur Zeit des Gefechts allda durch die Feuer-

Wercker

wercker geworffen zu werden. Letztlich liegt gleichfalls auf diesem Boden das Cartus-Papier/ Cartus-Höltzer / Cartus-Kloppers / Korck, kleine Linen, Touw-Wischers/Kugel-Kräntze/und was der Constapel sonst zu seiner Nohtdurfft gebrauchet / und gehet von diesem obern Boden wieder eine gerade Treppe hinauff nach dem ersten Verdeck, allwo des Constapels Cammer sich befindet / wie hernach soll gemeldet werden. Die Lucke, oder das viereckigte Loch selbst / wird mit einer von Brettern gemachten Lucke zugeleget / worinnen noch eine kleine Klappe von ohngefehr 8 biß 12 Zoll ist/welche Zeit währenden Gefechts / wann alle andere Lucken zugemacht werden müssen / alleine offen stehet / die Cartusen durch einen sonst zum Gefecht untüchtigen Mann hervorlangen lassen zu können.

Unter der andern Lucke ist die BUDDELEREY oder des Buddeliers Quartier/welches an die Kraut-Cammer stosset / und ohngefehr 20 biß 25 Fuß in die Län ge hat / auch nach fornen zu wieder mit Brettern abgesetzet ist. Hierinnen befindet sich nun ein Boden / worunter der Ballast von Steinen / das Schiff gehöriger massen zu beschweren / lieget: auff selbigen aber sind 3 oder 4 Brodt-Cammern abgesetzet/ allwo der Schiffs-Leute Brodt / oder Biscuit von Rocken gebacken / aufbehalten wird: und neben diesen Brodt-Cammern ist noch eine Cammer / allwo der Mittel-Meister und Unter-Meister / oder die zwey Unter-Schiffs-Barbiers logiren, dahin auch beym Gefecht die Blessirten gebracht/und in Gegenwart des Ober-Meisters und Predigers / oder Domine, daselbst verbunden werden. Nach fornen zu

ist eine Thür / wodurch der Buddelier ins Raum gehen kan / neben welcher 2 feste Koyen oder Betten gemacht / darinnen der Buddelier und Buddeliers Maat oder Gehülffe / so neben ihm / jedoch noch unter seinem Commando stehet / schlaffen / und gehet aus der Buddelerey ebenfals eine gerade Treppe hinauf nach dem untersten Verdeck.

Wir kommen weiter zu der dritten / wie auch vierdten Lucke, welche beede in das Raum selbst gehen / und davon diese Letztere die GROSSE LUCKE genennet wird / weil sie wohl 8 Fuß und mehr lang / wie auch breit ist. Sie befindet sich ohngefehr 1 Fuß vor dem grossen Mast, und dienet / allerhand Sachen ins Raum zu bringen / welches unter dieser und vorerwehnten dritten Lucke wohl 80 Fuß lang / und die völlige Breite des Schiffs in sich begreiffet. Dieses Raum ist nun gantz frey und ohnbebauet / ausser daß es unten einen Boden hat ohngefehr 8 Fuß hoch / worunter sich wieder Ballast von Steinen befindet; auf dem Boden aber liegen die Victualien oder Proviant / so an Fleisch / Fischen / Speck / Erbsen / Bohnen / Grütz / Bier / Holtz / Wasser / rc. und was nur dazu gehöret / vor das gantze Schiff mitgeführet wird: es hat auch der Capitain daselbst seine Wahren / mit welchen er / wann es ein Convoy-Schiff ist / Kauffmannschafft treibet / und woferne Platz übrig / so werden auch kostbare Wahren von andern Kaufleuten eingenommen. Es ist dieser Ort allezeit geschlossen / als worüber der Buddelier nur Macht hat: Nach fornen zu aber / wo es abgekleidet / und die Combüse daran schiesset / ist ein Loch wodurch der Buddelier dem Koch das Holtz und

Wasser

Wasser/ wie auch was gekocht werden soll/ hervorreichet. Weilen auch/wie vor berühret/ eine Kiste mit Cartusen, zur Zeit des Schlagens/ unter die grosse Lucke gebracht wird/ damit selbige nicht an einem Ort allein geholet werden müssen/ so findet sich auch hier eine dergleichen Klappe/ dieselbe hervor reichen zu können/ wie oben beschrieben ist.

Unter der fünften Lucke befinden wir erstlich einen Boden/ worunter Ballast und etwas Brenn-Holtz: Zu beeden Seiten ist es mit Brettern wieder abgetheilet/ und logiret zur Rechten des Capitains Mund-Koch/ mit seinem Küchen-Gerähte/ zur Lincken aber der Schiffs-Koch/ und sein Maat oder Gehülffe: In der Mitte befindet sich ein wohlgemaureter Schorstein/ mit drey kupffernen Kesseln/ worinnen alles gekocht wird/ und vor diesem ein ziemlicher Feuer-Heerd oder Camin/ allwo der Mund- und Schiffs-Koch das Essen zubereitet/ welches zusammen die COMBUSE genennet wird/ und ohngefehr 15. Fuß lang/ und so breit als das Schiff ist/ von welcher gleichmäßig eine gerade Treppe biß auf das unterste Verdeck gehet.

Unter der sechsten Lucke ist das CABELGAT, oder derjenige Ort/ wo alle schwere Ancker-Touwen des Schiffs/ wie auch Cabel-Touwen, Peerlinen, und was sonsten an Touw-Werck zu desselben Behuf vorhanden seyn mag/ lieget. Solcher Ort hält die gantze Breite des Schiffs in sich/ und ist etwa 20 Fuß lang/ da er wieder mit Deelen nach vornen zu abgesetzet: sonsten aber gantz frey/ ohne daß ein kleiner Boden zu dem Ballast befindlich: Es schlaffen

auch / so viel als der Platz zulassen will / Soldaten darinnen / und stehet bloß eine Leiter daselbst / um daraus auf das erste Verdeck zu steigen.

Die siebende und lezte Lucke ist eine der kleinesten Lucken, und ohngefehr 3 Fuß groß: Sie ist recht über die Vor-Steven, und Platz darunter etwa 10 biß 12 Fuß lang / mit einem Boden auf vorige Art / worunter der Hoch-Bootsmann seinen Vorraht an Jungfern, Kloten, Schlieten, Muskeulen oder höltzernen Hammern / und sonsten benöhtigten Blockwerck hat: Oben auf aber liegen neue kleine Touwen, Scheiben oder Rollen / und Blocke / wie auch Marlpreen und Splitzhörner, welches eiserne spitzig zugehende Instrumenta sind / die Touwen damit zu splissen, oder an statt der Knotten fest zusammen zu setzen. Diese Lucke wird allezeit geschlossen gehalten / und hat der Hoch-Bootsmann oder sein Jung den Schlüssel dazu. Und so viel von dem untersten Theil des Schiffs / oder dem sogenannten Raum / und dessen Abtheilungen.

Hierauff schreiten wir zu denjenigen Theilen / welche zwischen dem ersten und andern Verdeck anzutreffen: Und befindet sich erstlich des CONSTAPELS Cammer / so ohngefehr 20 biß 25 Fuß lang / und mit Deelen oder Brettern nach fornen zu wieder abgesetzet ist. Zu hinterst am Spiegel, zwischen den beeden obersten Banden sind 2 Koyen oder Betten / an jeglicher Seiten eines / fest gemacht / worinnen zur Rechten der Constapel, zur Lincken aber dessen Maat schläffet / und zwischen den beyden hinten ausgehenden Stück-Porten stehet ein Tisch mit Bäncken /

woran sie mit ihren zugehörigen speisen. An jeglicher Seite sind zwey von den schweresten Geschützen/ und an der abgesetzten Wand ist es zur Lincken der Thür voll Börte, auf welchen die Cöckers oder höltzerne Futteral mit ihren Cartusen stehen/ und vor dieselben Remels oder kleine Leisten genagelt sind/ damit sie von der Bewegung des Schiffs nicht herunter fallen: auch werden die Pulverhörner daselbst aufgehangen: An der andern Seite aber der Thür hangen die Flinten/ Puffers/ Pistolen und Hauers/ und unter dem Boden des Verdecks sind wieder über die Balcken Leisten genagelt/ allwo die Musquetonners/ Lantzen/ Lunten-Stöcke/ Hand-Beile/ Enter-Beile und Feuer-Pfeile/ rc. ihren Platz haben; von welchen beeden letztern zu wissen/ daß die Enter-Beile fornen zwar wie ein Beil beschaffen/ aber etwas lange Stiele haben/ und hinten spitzig/ wie eine Lantze zugehen/ um sie zu gebrauchen wann die Schiff einander entern, oder so nahe an Boord legen/ daß eines des andern mit seiner Mannschafft sich zu bemeistern suchet; die Feuer-Pfeile aber sind fornen wie ein Pfeil gestaltet/ mit einem Angel/ und hinten mit einem dünnen länglichten Stock. An dem fordern Angel befindet sich allerhand brennende Materie von Schwefel/ Pech/ rc. ohngefehr so groß als ein Ganß-Ey/ und sind rings herum kleine Angels mit Ring-Drat daran gemachet/ und werden solche Feuer-Pfeile von den zweyen vorerwehnten Masten durch die Feuer-Wercker aus einer Flinte/ worein der länglichte Stock gestecket wird/ geschossen/ nachdem zuvor der Kopff daran angezündet/ um den Feind damit die Segel in Brand zu stecken/ Sonsten ist in dieser Cammer nichts vorhanden.

ohne daß etliche der Unter-Officiers darinnen schlaffen/auswendig aber vor derselben gehet eine gerade Treppe hinauf nach dem andern Verdeck, auch ist vor der abgesetzten Wand wieder eine Koye oder Bett/ worinnen der Hoch-Bootsmann schläffet/ und etwa 12 oder 14 Fuß weiter/sind in einer reihe noch 2 gerade Treppen/ohngefehr 3 biß 4 Fuß von einander/ worauf die Matrosen und Soldaten/ welche zwischen diesen beyden Decken essen und schlaffen/auff und absteigen. Zwischen vorgedachter Koye des Hoch-Bootsmann, und diesen beyden letztern Treppen nun/ stehet auch das SPILL, oder eine gewisse Machine, womit die Ancker-Touwen aufgewunden werden/dessen Beschreibung aus folgenden zu ersehen.

Es befindet sich unten in dem so-genandten Raum ein festgemachtes stück Holtz/ oder dickes Brett/worinn ein starckes viereckigtes stück Eisen/ mit einem runden Loch in der Mitte/wohl befestiget: Nun gehet der unterste Theil des SPILLS, welcher rund/ und etwa 6 Fuß in seiner Runde austräget/ auch mit eisernen Banden wohl verwahret/ durch das untere Verdeck hinunter in das Raum, und weil eine starcke eiserne Pinne oder Spitze unten daran befindlich/ wird selbige in das runde Loch eingesetzet/ daß es herumlauffen kan: Derjenige Theil/ so zwischen den beeden Decken stehet / und damit gewunden wird/ ist ebenfalls rund/ und oben am Kopff mit zwey starcken eisernen Banden/so ohngefehr einen Fuß weit von einander/beschlagen/ durch welchen Kopff oder obersten Theil 4. viereckigte Löcher gehen/ wodurch man Bäume stecket/ wenn gewunden

wunden werden soll: Der so genannte Bauch des Spills aber/ worüber das Cabelar oder Touw kömt/ hat unten gegen dem ersten Verdeck zu/ wohl 10 Fuß in seiner Runde/ und läufft hernach etwa 3 Fuß dünner hinauff/ da das Spill dann wieder dicker ist/ und gleichsam 8 Stützen daran befestiget/ durch welche Stützen das Touw aufgehalten wird/ daß es nicht weiter hinauf lauffen/ und das Spill mit der Pinne aus seiner Stelle verrückt werden kan. Wann man nun einen Ancker aus dem Grund herauswinden will/ so wird das Cabelar oder Touw etwa dreymahl um das Spill herum geleget/ und die beede Ende werden nach dem Vordertheil des Schiffs/ so daß sie alle Masten umfangen/ nach der Klüse zu gebracht/ und allda in eine Boucht zusammen befestiget/ allwo das Cabelar über zwey kleine Werbel läufft/ und wann das Ancker aus dem Grunde heraus kommen soll/ wird dasselbe durch etliche Männer nach und nach an bemeldtes Cabelar fest geseyset oder gebunden/ und gehet/ indem sich das Spill umdrehet/ allmählig demselben zu/ da dann wieder andere bestellet/ die es so gleich von dem Cabelar wieder loß machen/ und auff das Deck so lang hinlegen/ biß es gantz herein komt/ und trocken wird. Mit diesem Spill wird das Ancker biß vor die Klüse aus dem Grund heraus gewunden/ hernachmahls aber durch die Kraan-Balcken und Kraan-Linen, wie bald bey dem andern Verdeck gemeldet werden soll/ weiter gebracht.

Von dem Spill komt man nun weiter zu dem GROSSEN MAST, hinter welchen drey Knechte befestiget/ wovon der Mittelste der Grösseste/ und zu den

den Gyn der grossen Raa dienet / die andere beyde aber/zu den grossen Mars-Schooten gebraucht werden / wiewohl sie in theils Schiffen auf dem andern Verdeck stehen. Vid. Fid. 2. Lit. n.

Noch weiter nach fornen zu / etwa 2. Fuß annoch vor dem darunter befindlichen Cabel-Gat ist der BÆTING, so aus 3 viereckigten Höltzern bestehet: zwey davon gehen durch das Verdeck ins Raum hinunter / die Ende aber stehen oben dem Deck etwa 5 Fuß lang/und zwar in solcher Weite von einander/ daß die Breite des Schiffs dadurch recht in 3 gleiche Theile abgetheilet wird: das dritte Holtz aber wird in die Quer darüber befestiget / jedoch so / daß alle Ende 1½ biß 2 Fuß frey bleiben/woran die Ancker-Touwen, wann das Schiff vor Ancker lieget / fest gemacht werden. Noch ist auf diesem erstem Verdeck zu mercken / der sogenannte BULLEN-STALL, so vor den Klüse-Gaten stehet / und gleich als ein halber viereckigter Verschlag / 4 Fuß hoch / mit eichenen Deelen auffgesetzet und dicht gemacht ist/ damit das Wasser durch die Klüse-Gaten nicht auff das Deck hinein schlage / sondern wieder auslauffen könne Sonsten ist das gantze Verdeck zu beyden Seiten mit Stücken wohl besetzet / und stehen auch ein und andere dem Volck zugehörige Kisten darauf/ deren sie sich an statt der Tische bedienen ; und weil sie auch zwischen den beeden Decken schlaffen/so sind die Hange-Matten, oder etwa 3½ Ellen lange / und 2. Ellen breite/ Stücke grober starcker Leinwand/so rings um mit einer kleinen Linen benehet / mit den vier Ecken an die Balcken des andern Verdecks gehangen / worein sie ihr Bett-Zeug legen und schlaf-

sen können / welche aber zur Zeit des Gefechts auff das halbe Verdeck gebracht werden/wie bald gemeldet werden soll.

Nach geendigter Beschreibung des ersten Verdecks, gehen wir nun weiter zu dem andern Verdeck: da sich dann am Hintertheil des Schiffs/unter dem halben Deck, gleich anfangs des CAPITAINS CAJUTE oder Zimmer præsentiret. Diese ist nun auffs beste gezieret / und das Geräht / als Bette / Stühle/Tisch/Spiegel / ꝛc. manchesmahl so prächtig / als man es immer zu Lande haben kan: zu beeden Seiten befindet sich der Austritt in die Galderyen, davon oben schon gedacht worden / und gehet auch eine schöne Windel-Treppe nach oben zu/ in die hinterste Hütte. Wann man aus der Cajute kommt/ findet man den KOLDER STOCK, womit das Schiff regieret wird / und dessen oben gedacht worden: und vor dem Kolder-Stock ist das COMPAS-Häußgen/welches in die Länge viereckigt / und aus Brettern mit höltzernen Nägeln zusammen geschlagen/auch in 3. Theile abgetheilet ist / da dann zur rechten und lincken ein Compas, in dem mittlern Theil aber eine Lampe stehet / welche durch Fenster zu beyden Seiten das Licht auff die Compasse wirfft damit die Matrosen, so das Steuer regieren/ jederzeit darnach sehen/und nach dem ihnen vom Schiffer oder Steuer Leuten angezeigten Strich seglen können. Zu negst stehen auch die PUMPEN, womit das Wasser aus dem Schiff gebracht wird / vid. Fig. 2. lit. t. und darauff befindet sich wieder eine schöne Windel-Treppe/ vid. Fig. 2. Lit. z worauff der Capitain nach dem halben Verdeck kommen kan. Vor der

Cajute

Cajute stehen ordentlich 2 Schildwachten mit ihren Flinten oder Lantzen / und unter dem halben Verdeck hangen gleichfalls Musqueten / Lantzen oder anderes Soldaten-Gewehr. Sonsten ist das andere Verdeck von hinten nach vornen zu mit Stücken wohl besetzet / und unter dem halben Verdeck schlaffen auch der Hoff-Meister / Cajüt Wächter / die Hüner-Vögte / Trompeters / und alle Jungen / ingleichen hat der Capitaine daselbst seinen Vorrath an Hünern / Capaunen / Caliecuten und kleinen Schweinen / rc. dessen er auf seiner Reise benöthiget.

Auff dem vordern Theil dieses andern Verdecks ist nun von den KRAAN BALCKEN, so in Fig. I. mit Lit. O bezeichnet / noch etwas zu melden / als womit die Anckers / wann sie aus der See vor die Klüse gebracht / weiter auffgewunden werden / und geschicht solches folgender gestalt: Es liegen die zwey Kraan Balcken, zu jeglicher Seite einer / vornen inwendig an dem Bauch des Schiffes / und sind mit eisernen Bolten wohl befestiget / lauffen aber mit den Enden jedoch noch etwas zur Seite hinaus / und ruhen daselbst auff Stücken / so von Bildwerck gehauen und Drückers genandt werden. Nun sind in dem hinausgehenden Ende jegliches Kraan-Balckens zwey Rollen oder Scheiben neben einander eingemacht / und unter jeglichem Balcken selbst hangt ein Block ebenfalls mit zwey Scheiben und einem grossen eisern Hacken; da man dann ein starckes Touw nimt / und solches über die eine Rolle des Kraan-Balckens, und so weiter auch über die eine Rolle des darunterhangenden Blocks gehen lässet von dar es wieder über die andere Rolle des Kraan

Balcken

Balckens, und gleichmäßig über die andere Rolle des Blocks laufft / das Ende aber an dem Kraan-Balken mit einem Knopff befestiget / und der erstgemeldte Hacken des Blockes in den oben am Ancker befindlichen Ring eingehacket / und mit dem andern End des Touwes das Ancker heraufgeholet oder geheisset wird: und wann es so weit gebracht / ist noch ein anderes dickes Touw an dem Kraan-Balken befestiget / welches man durch den Ring so dann stecket / und steiff durchholet / und in dem Vor-Casteel an seinen daselbst befindlichen Creutz-Höltzern beleget / damit man den Hacken wieder ausnehmen / und den Ancker / wann er wieder in den Grund soll / fallen lassen könne. Die Fliegen oder Spitzen des Anckers aber auch vollends herauff zu bringen / geschicht vermittelst eines grossen auff dem Vor-Casteel loßliegenden Quer-Balckens / und einer Talje oder zweyscheibigten Blocks / wodurch dieselbe mit dem darübergehenden Touw so weit herauffgeholet werden / daß sie an die Seiten des Schiffes zu stehen kommen.

Nun wollen wir der Ordnung nach auff das halbe Verdeck gehen / da wir dann die CAMPAGNE finden / unter welcher 5. Hütten gemacht sind; Die hinterste Hütte begreift in sich die gantze Breite des Hinter-Schiffes / und ist ohngefehr 10 Fuß lang / sonst aber noch wohl ausgeputzet / als worinnen der Lieutenant und Schiffer logiren. Von denen andern 4 Hütten aber stehen 2 zur Rechten / und 2 zur Lincken / so daß in der Mitte ein ziemlicher Raum gelassen wird. In der hintersten Hütte zur Rechten befinden sich die beyden Steuer-Leute / und in der vordern

vordern der Schreiber des Schiffes: In der hintersten zur Lincken aber logiret der Obermeister oder Ober-Schiffs Barbier/ und der Commandeur der Soldaten und in der andern der bey ihnen so genante Domine oder Schiffs-Prediger. An beyden Seiten der Campagne ist eine kleine Treppe/ worauff man auff- und absteigen kan/ oben auff derselben aber ist weiter nichts als hinten eine Banck/ wo die Trompeter ihren Platz haben/ wann sie dem Capitaine zur Taffel/ oder sonsten zur Lust blasen: Zu welchem End dann eine Kiste mit Trompeten/ ingleichen eine Trommel in einer Tonne daselbst stehet. Weiter ist auf dem halben Verdeck, umb vorgedachte Windel-Treppe/ ein eisern Gitter/ und vor derselben ein Tisch mit 2. Bäncken/ woran sich der Capitaine und Ober-Officiers bey gutem Wetter belustigen: Und besser nach vornen zu stehen 2 von kleinen Brettern gemachte Lunten-Häußgen/ worinnen der Constapel allezeit 6. und mehr brennende Lunten halten muß/und an beyden Seiten gehet eine Treppe nach der Vall-Reep ab/ und nach dem Deck zu. Sonsten stehen wohl zu jeglicher Seite 4/ 5. biß 6 Stücken/ oder es werden auch zuweilen Bassen darauff geführet; ingleichen befindet sich an den Seiten des halben Verdecks ein von kleinen Linen gemachtes Netz/ welches etwa 5 oder 6 Fuß breit/ und an gewissen dazu gemachten Stiepern oder Pfählen/ die gantze Reise über befestiget/ bey ihnen das FINCKEN-NETZ genant: Dieses hat seinen Gebrauch/wann man sich zum Schlagen bereitet/inmassen so dann/umb das Verdeck frey zu haben/ alle auff demselben stehende Kisten in das Raum gebracht/ die Hang-Matten mit dem Bett-Zeug aber in dieses

Netz/

Netz/ welches zur einen Seite an einem Stieper oder Pfahl/ zur andern aber an dem grossen und Bezaans-Wand festgemacht wird/ geleget werden/ da sie zugleich an statt einer Brustwehr dienen können.

Zum Beschluß ist noch übrig die BACK, allwo aber nichts als 3. Knechte zu befinden davon der mittelste wieder zum Gyn der Fock-Raa, die andern beyden aber zu den Vor-Mars-Schooten dienen: Ingleichen stehen etwa zur jeglichen Seite 2/3/ oder 4. Stücken/ und ist ein Fincken Netz zu eben dem Gebrauch/ als vor gemeldet/ daselbst befindlich/ wie auch auff einigen grossen Schiffen noch zwey Kraan-Balcken, etwa zur Noht und Vorrath/ so daselbst loß liegen/ jedoch zu Zeiten/ wann der Sturm zu hart/ vermittelst einer Talje gebrauchet werden/ weil man auff der Back mehr Volck dazu stellen kan.

Und dieses wäre dann die kurtze Beschreibung von der Structur eines vollkommenen Kriegs Schiffes von zweyen Decken, woraus dessen äusserliche und innerliche Theile zur Genüge zu erkennen seyn werden: Nun werden zwar auch Schiffe von drey Decken, und zwar meist von den Engeländern und Frantzosen gebrauchet/ dergleichen Abriß auch hierbey in der andern Figur befindlich: Allein es ist unnöthig weitläufftige Meldung davon zu thun/ weilen die Decken jedoch einander gleich/ und der günstige Leser sich das übrige selbst leichtlich vorstellen kan.

Ord-

Ordnung Der TACKELAGE,

Nach welcher ein Schiff getackelt, oder nach seinen Masten, Stengen, Reen, Segeln und Touw-Werck in den Stand gebracht wird/umb in See lauffen zu können.

OBwohlen zwar oben bey jedem Mast von allen dessen zubehörigen Stücken schon weitläufftig gehandelt worden/ so ist man doch nicht in Abrede/ daß daselbst mehr die Absicht gewesen/ denen jenigen/ so der Schiffes-Sachen gar nicht kündig/die Sach desto deutlicher vorzustellen/ und so fort bey jeder Ree und Segel/ das dazu gehörige Touw-Werck beyzufügen/ als der Ordnung/ so in der Auftackelung eines Schiffes gehalten wird/ zu folgen; Damit man aber auch von solcher etwas Nachricht habe/ wird man bey dem grossen als vornehmsten Mast kürtzlich die Ursachen/ warumb dieses oder jenes vor dem andern angebracht werde/ vorstellen/ bey den übrigen Masten aber bloß die Nahmen der Touwe nach ihrer Ordnung anführen/ weil so dann von diesen nach jenem zu urtheilen nicht schwer fallen dörffte.

Der Grosse MAST.

Zuforderst ist zu wissen / daß die Rusten zu len Masten bey Auffbauung des Schiffs mit ihrer ubehör / schon an die Seiten desselben gebracht / und arauff der grosse Mast, nach diesem der Fock-Mast, eiter der Bezaan-Mast, und die Boegspriet einge-ẞt werden: Wann nun also (1) der grosse Mast n Schiff stehet / und (2) Die grosse Saaling dar-n fest ist / so werden (3) Die Haupt-Touwen wann orhero die andere Zubehör über den Top gestrichen/ ufgesetzet / dann (4) Das grosse Stag darüber ge-racht / und über diese (5) Der grosse Mars befe-tiget / ober welchem einige Fuß höher (6) Das grosse Esels-Haupt zustehen kommt: Darauff werden (7) Die Wevelinen eingebunden / um besser auff- und nie-der kommen und arbeiten zu können/wie dann (8) Die grosse Stenge aufgehisset, (9) Die Saaling darauff gelegt / und (10) Das grosse Stengen Wand mit einer Zubehör (11) Die Perdoen, und (12) Das grosse Steng Stag darüber gebracht / auch (13) Das Esels-Haupt aufgesetzet / und wann die Stenge voll-kommen stehet / und das Wand festgemacht/ (14) Wieder die Wevelinen darein gebunden werden. Hierauff gehet man nicht gleich zur grossen BramSten-ge, sondern der grosse Mast und Stenge wird vor-hero getackelt, massen man öffters bey schönem Wet-ter / oder wann kurtze Zeit zur Austacklung des Schif-fes vorhanden / ohne die Bram-Stenge in See gehet / und solche erst darnach auffgesetzt wird / dannenhero wird (15) Die grosse Raa, jedoch noch ohne Segel angebracht / und (16) Das grosse Cardeel und Reep eingerichtet / weil so dann die Raa schon etliche

Fuß muß auffgehisset werden: worauf dann (17) das Raack erst angemacht/ und (18) Die Peert an die Raa befestiget werden: Ehe aber die grosse Raa höher kommt/ werden/ um dieselbe zu Toppen und zu regiegen/ (19) Die grossen Toppenants eingeschoren, und so dann (20) Die grossen Brassen angemacht/ auch (21) Der Spanische oder Frantzsische Tackel in die Hangers eingehangen/ um das benöthige durch deren Hülffe in das Schiff zu bringen. So dann gehet man (22) gleich zur grossen Mars Ree, welche auffgebracht/ und dieselbe erstlich einige Fuß über das Esels-Haupt zu hissen, (23) Das Mars Fall eingerichtet/ auch (24) Das Rack daran verfertiget/ ingleichen (25) Die grossen Mars-Toppenants, (26) Die grossen Mars-Brassen an dieselbe festgemacht werden. Nach diesem wird (27) Das grosse Mars-Segel angeschlagen/ und das dazu benöthigte Touwerck, als (28) Die grossen Mars Gy-Touwen, welche nach aussen zugehen/ und das Segel zwingen/ und (29) Die Gordings im Bauch des Segels festgemacht: worauff dann auch (30) Die grossen Mars-Boelynen, und (31) Die grossen Mars-Schooten, welche jedoch schon mit den Gy-Touwen vorhero in den Mars hinauffgebracht worden an dem Segel eben falls befestiget werden. Darauff kan (32) das grosse oder Schonfahr Segel, wiewohl solches offtmahls nach dem Fock- und Bezaan-Segel geschicht/ weil man dessen nicht eher benöthiget/ als biß man absegeln will) angeschlagen/ und (33) Die grossen Gy-Touwen, (34) Die Nock Gordings, (35) Die Buyck-Gordings, (36) Die grossen Boelynen (37) Die grossen Schooten, und (38) Die grossen Schmyten oder Halse daran befestiget werden. Letzlich gehet man auch (39) zur grossen Bram

Streng

Stenge, welche aufgesetzet/ (40) Die Saaling aufgelegt/ und (41) das grosse Bram-Stengen-Wand, wie auch (42) das grosse Bram-Stengen-Stag übergestrichen/ und (43) das Esels-Haupt festgemacht wird: Nach diesen wird (44) die grosse Bram Ree und Segel zugleich aufgebracht/ (45) das grosse Bram-Fall eingerichtet/und (46) die grossen Bram-Brassen, (47) die grossen Bram-Toppenants. (48) die grossen Bram Gy-Touwen, (49) die grossen Bram-Schooten, und (50) die grossen Bram-Boelyns an die Ree und Segel befestiget. Was (51) die Lee-Segels so wohl an dem Schonfahr als grossen Mars-Segel anbelanget/ werden solche Morgens bey guten Wetter angebracht/ Abends aber wieder abgenommen/ und (52) die Schwicht-Sarling nur in grossem Sturm gebraucht.

Der FOCKE-MAST.

Weil dieser Mast mit dem grossen Mast gantz übereinkommet/ und eben die Ordnung der Tackelage dabey gehalten wird/ ist unnöthig die Nahmen aller daran befindlichen Reen, Segeln und Touwen hieher zusetzen/ weil solche nach vorigem von selbst eingerichtet werden können. Und ist nur noch zu wiederholen/ daß das Fock-Segel annoch vor dem Schonfahr-Segel, angeschlagen/ die Lee Segels auch wie bey dem grossen Mast befindlich/hingegen die Schwicht-Sarling *nicht* bey der Focke, sondern nur bey dem Wand gebraucht/ und das Segel bey harten Sturm bloß gereefft oder kleiner gemacht wird.

Der BEZAAN-MAST.

Nachdeme auch hierzu der Rust schon an der Seite des Schiffs festgemacht / so stehet (1) der Mast woran (2) die Saaling befestiget und darüber (3) das Bezaans-Wand, mit seiner Zubehör / (4) das Bezaans-Stag, und über diese (5) der Bezaans-Mars, wie auch (6) das Eselshaupt gebracht / darauff aber (7) die Wevelinen eingebunden werden. Nach diesen wird (8) die Creutz-Stenge aufgehisset, (9) die Saaling auffgelegt / und (10) das Creutz-Wand mit seiner Zubehör / wie auch (11) das Creutz-Stengen-Stag darüber gestrichen/ (12) das Eselshaupt auffgesetzet / und (13) die Wevelinen eingebunden. Ferner wird (14) die Bezaans-Ree auffgebracht / auch (15) das Bezaans-Cardeel eingerichtet / und (16) das Rack verfertiget / ingleichen / weil keine Peert an der Bezaans-Ree befindlich / so gleich (17) Das Bezaans-Toom oder Pispörgen, dieselbe an statt der Brassen damit zu regieren / daran befestiget. Diesen folgt (18) die Bagynen Ree, welche (19) durch die Bagynen-Brassen und (20) Bagynen Toppenants in ihren Stand gesetzt wird: Nach welcher (21) die Creutz-Ree ohne Segel auffgebracht (22) die Peert daran befestiget/ (23) das Creutz-Fall eingerichtet/und (24) das Rack angemacht wird / wozu kommen (25) die Toppenants, wie auch (26) die Brassen der Creutz-Ree, dieselbe zu regieren: Jngleichen wird darauff (27) das Creutz Segel angeschlagen / und (28) die Creutz-Gy-Touwen, auch (29) Creutz-Boelynen, und (30) Creutz Schooten an demselben befestiget. So dann wird (31) das Haane-Pootjen der Bezaans-Ree, wie auch (32) das Haane Pootjen des Bezaans-Mars in Stand gebracht.

bracht / und (33) das Seyn-Fall, welches jedoch nach Belieben jederzeit daran kommen kan / an die Ree gemacht / worauff (34) das Bezaans-Segel kan angeschlagen / und (35) die Gy-Touwen, (36) die Schooten (37) die Hals-Talje, wie auch (38) das Beschlag Linen befestiget / und letzlich (39) das Creutz Stülgen mit seinem Flügel aufgesetzet werden.

Die BOEGSPRIET.

Wann (1) diese eingesetzet / wird (2) das Knie derselben / (2) die Saaling, und (4) der Blinde Mars darauff festgemacht / auch (5) das Esels-Haupt zur Boben-Blinden-Stenge auffgesetzet. Nach diesen kommt (6) das Loop-Stag, und wird (7) die Blinde Raa, und um diese fest zu halten daß sie nicht einwarts falle / (8) der Uytholer befestiget / wozu dann (9) die Toppenants der Blinden, (10) die Spanische Toppenants und (11) die Brassen, wie auch (12) die Trisge gehören / und (13) die Peert an die Raa gebracht werden. Hierauff wird (14) die Boben-Blinden-Stenge auffgesetzet / (15) die Saaling und (16) die Haupt-Touwen, wie auch (17) das Knick-Stag und Haane-Pootjen, ingleichen (18) das Esels-Haupt in seinen Stand gebracht: Worauff dann (19) die Boben-Blinden-Ree, (20) der Boben Blinden Reep, und Fall, und (21) das Rack folget / und solche zu regieren (22) die Boben-Blinden Brassen, und (23) die Toppenants daran festgemacht werden: Wann nun alles dieses stehet / werden auch die Segel / und zwar (24) erstlich die grosse Blinde angeschlagen / und (25) die Schooten darein gestecket / auch (26) ihre Gy-Touwen und (27) Buyck-Gürtels befestiget: darnach auch (28)

der Boben-Blinden Segel an die Ree gebracht und (29) die Gy-Touwen daran fest gemacht / weil keine aparte Schooten da befindlich sondern man sich an statt deren der Brassen der grossen Blinden bedienet.

Kurtzer Entwurff

Des Segelns /

Insonderheit /

Wie solches bey den Schiffen / so von Hamburg absegeln / gebräuchlich.

WAnn ein Schif oder gantze Flotte / von Hamburg die Elbe hinunter / und in See gehen will / seglet man gemeiniglich mit einem Ostlichen Wind / welcher hiesiges Orts das wenigste Wasser bringet / von den Pahlen oder Pfalen ab / und nach Neu-Mühlen oder Wittenbergen / deren jenes etwa 1 Stund dieses aber 2 von hier abliegen und obwohlen so dann das grosse Mars-Segel, und Vor-Mars-Segel, wie auch die Focke und Bezaan, sammt dem Creutz-Segel schon angeschlagen / werden jedoch wann immer nur so viel Wind ist / daß sie die Fluth stopffen können / gemeiniglich nicht mehr als die beyden Mars-Segel und das Creutz-Segel loß gemacht / und beygesetzet. Dann weil vor Altona ein Sand lieget / müssen sie von hier mit der Fluth absegeln / damit sie

mit dem höchsten Wasser durch den Sand kommen: wiedrigenfalls sie aber mit erstbemeldten Segeln die Fluth nicht stopffen können / muß die Focke gleichfalls beygesetzt / ja bißweilen / wann gar kein / oder wenig Wind ist / das Schiff mit Chalouppen uud Booten, so mit Riemen und Mannschafft wohl versehen / hinunter geroyet oder bouxiret, und gezogen werden / biß man über den Altonaer Sand kommt; da dann nachmahls biß Neumühlen / allwo die grossen Schiffe gemeiniglich ihren ersten Stand nehmen / alle Segel so angeschlagen / gebrauchet werden können. Hingegen wenn mau mit starckem Osten-Wind abseglet / und zu früh nach mehr berührtem Altonaer-Sand kommt / so werden die Mars-Segel gestrichen / oder niedriger gesetzet / damit ein Schiff in seinem Lauff etwas gehindert werde; die Bezaan aber kan nicht viel Dienste thun / weil man vor dem Wind hinunter seglen muß; wiewol sie noch an ein und andern Orten nöthig / massen die Elbe nicht gerade ausgehet.

Lieget nun das Schiff oder die Flotte zu Neumühlen / so kan dasjenige Gut / welches man wegen des Altonaers Sand hat noch heranslassen müssen / eingekommen werden: jedoch / weil zwischen Neumühlen und Wittenbergen abermahl das Blancke-Näser-Sand / ob schon es nicht so trocken als jenes ist / befindlich / so ist es besser / daß sie sich auff vorige Art nach Wittenbergen hinunter machen / und sich daselbst setzen / und ihre völlige Ladung einnehmen / woferne es anderst Schiffe sind / so nicht gar zu groß / oder allzuschwere Kauffmanns-Wahren zu laden haben / und so werden dann an diesem Ort die andern Segel / als das Schonfahr-Segel, die Blinde. und Boben-Blinde ebenfallß bereit gehalten / auch / so

so es dem Capitaine gefällig / die Bram Stengen mit ihren Segeln auffgesetzet / und das gantze Schiff/so viel die Zeit vergönnen will / fertig gemacht. Sind es aber schwere Schiffe/müssen sie sich des Stader Sandes auch befürchten / und gar nach Freyburg / so etwa 8. Meilen von hier lieget / segeln / an welchem Ort sie sich dann völlig fertig machen: da hingegen keine Schiffe ihre völlige Ladung vor der Stadt thun/weil sie mit 13 oder 14 Fuß Wasser durch das Altonaer Sand/so das trockneste kommen können.

Wann solchergestalt es eine gantze Flotte von Hamburg ist/welche sich zu Freyburg gesetzet/so wird von dem Stadt-Capitaine, oder Commandeur ein jeder an Bord gefordert/ und ihm ein Seyn oder Admirals-Brieff gegeben/nach welchem sie sich die gantze Reise über richten müssen/wie hievon oben pag. 6. & seqq. gehandelt worden: Und wann der Commandeur nach der Stadt Ordre zu Segel gehen will/ und zu dem Ende die blaue Flagge aufgestecket/das Vor-Mars Segel gelöset / und einen Schuß gethan / so müssen sie sich alle zum Segeln bereiten / und weiter fortgehen ; Bißweilen aber werden sie gezwungen / wenn die Nacht einfället / oder die Ebbe oder Fluth ihnen hinderlich/zu Cockshaven sich zu setzen / oder es hat auch der Commandeur Ordre, welches jedoch selten geschicht / 1. oder 2 Tage zu Cockshaven zu liegen: da dann auff diesen letztern Fall die Seyn-Brieffe erst daselbst ausgetheilet werden / wann man vorhero die Boote und Chalouppen in die Schiffe gesetzt.

So bald der Commandeur in See ist/muß er sein Schiff auff die Lee werffen/ damit alle andere Schiffe/ auch das hinterste/ ihn vorbey passiren, und er acht haben möge/ ob alle Schiffe bey ihm sind: Worauff dann ein jeder mit allen seinen Segeln/ sein bestes thut/ jedoch so/ daß nach dem unbesegelsten Schiff/ welches gleichwohl auch alle dienliche Segel/nach des Windes und seiner Beschaffenheit/ beysetzet/ massen sonst mit allzuviel prangen des Segelns man sich leicht Leck oder sonst schadhafft segeln kan/ gewartet werde: Und wann es gegen Abend gehet/ so muß die gantze Flotte ihre Segel so mindern/ daß der unbesegelste mit seinen beyden Mars Segeln, Focke, Schonfahr Segel, Bezaan-und Creutz-Segel, es halten kan/ weil man so dann die Blinde, Boben-Blinde und Bram Segel einnehmen muß: wann es aber Tag/ und vor dem Wind gehet/ auch nicht zu hart kühlet/ so können wieder alle Segel beygesetzet werden.

Sonsten können von den Segeln insgemein nachfolgende Anmerckungen dienen: (1) daß vor dem Wind gemeiniglich das Schonfahr-Segel aufgehisset wird/damit die Focke besser Wind schöpffen könne. Bey halben Wind und dienlichen Wetter/ können auch alle Stag-Segeln, Blinden, und was Segels Nahmen hat/ gebrauchet werden. Kommt aber (3) mehr Wind/ so müssen erstlich die Lee-Segel, nach diesen die Bram Segel, ferner die Stag-Segel, weiter die Boben-Blinde und Unter-Blinde eingenommen werden. Stürmet es (4) noch stärcker/ so müssen die Mars-Segel anfangs gestrichen alsdann gerefft, oder kleiner gemacht/ und das Creutz-Segel eingenommen werden. Diesen folgt das Vor-Mars-Segel,

dann das grosse Mars-Segel, und weiter die Focke: das Schonfahr-Segel und Bezaan aber muß auff GOttes Gnade stehen/ und werden bey einem harten Sturm geschwichet. Zuweilen muß man (5) wenn man sich nahe am Land befindet/ wieder seinen Willen die Focke und beyde Mars-Segel stehen lassen/ damit man vom Land wieder abkomme/ solten auch gleich Stenge und Mast über Bord gehen. Sonsten werden (6) bey Nacht-Zeiten continuirlich alle Segel eingenommen/ ohne die beyde Mars-Segel, Focke, Schonfahr-Segel, Bezaan und Creutz-Segel, wie auch bißweilen bey klaren dienlichen Wetter die Blinde.

Kurtze Anzeige/ Von der Losung oder Begrüssung im Schiessen.

OB wohlen hierinnen kein gewisses Ziel gesetzet/ und dahero auch wenig davon zu melden stehet/ so kan man doch überhaupt mercken/ daß wann ein Capitaine von einer Stadt oder Republique einem Königs-Schiff begegnet/ und die Königliche Flagge wehen siehet/ ist er verbunden/ so fort seine Flagge auffzuhissen, und so es immer möglich/ mit seiner Flotte nach dem Königs-Schiff (welches jedoch/ wann es keine Flotte zu convoyren hat/ gemeiniglich um der andern Flotte nicht hinderlich zu seyn/ nach ihm zu

läufft/

läufft) zusegeln: da er dann seinen Wimpel, so vom grossen Top wehet / muß einholen lassen / auch seine beyde Mars-Segel streichen / und dasselbe so dann mit 9 oder 11 Canon-Schuß begrüssen / wovon er mit 7 oder 9 Schuß wieder von demselben bedancket wird / und nach solcher Dancksagung seinen Wimpel wieder wehen lassen &c. kan. Begegnet er aber einem Admiral, Vice-Admiral, &c. muß er ihn zum wenigsten mit 15 Schuß begrüssen / der ihn dann wieder mit 7 oder 9 bedancket: und wann er eine Vestung oder Land passiret, thut er nicht mehr denn 9 Schuß / welche Vestung ihn denn mit 7 auch wohl 9 bedancket. Hingegen wann ein Königs-Schiff dem andern begegnet / begrüssen sie sich mit gleicher Losung / dabey zu beobachten / daß Schweden allezeit gerade / mit 8. 10. 12. oder mehr Schuß / alle andern Potentaten aber ungleich schiessen.

Entwurff/

Der gewöhnlichsten und bekandtesten See-Officiers, oder Schiffs-Bedienten / vom höchsten biß zum niedrigsten / worinnen dero Rang, Commando und Verrichtungen kurtz bemercket werden.

1. ADMIRAL-GENERAL, ist der höchste See-Officier, welcher nicht allein das Ober-Commando über eines Königreichs oder Province gantze Kriegs-Flotte / sondern auch zugleich die höchste Direction in allen zur See gehörigen Sachen führet / und dahero die Auffsicht über alle Hafen hat. Neben ihm stehet zuweilen noch ein Vice-Admiral-General, welcher auch sonst wohl der Lieutenant-Admiral General genennet wird.

2. ADMIRAL. Deren sind in einem Königreich oder Province manchesmahl zwey oder drey / stehen aber unter dem Admiral-General, neben welchem sie doch in See-Sachen zugleich disponiren, und insonderheit bey Auslauffung einer Flotte / über dieselbe das Commando führen / weil der Admiral-General selbst nicht allezeit zur See gehet.

3. VICE-ADMIRAL. Dieser sind 2. biß 3. und ist ein solcher dem Admiral am nechsten / dessen Persohn er auch in seiner Abwesenheit præsentiret, und zu-

zugleich alles das jenige verrichtet / was sonst dem Admiral zukömmt.

4. SCHOUT BEY NACHT hat seinen Rang nach dem Admiral und Vice-Admiral, deren Verrichtungen er auch zu Zeiten verwaltet / und einen Theil der Flotte unter seinem Commando hat.

5. CHEF d'ESCADRE, ist ebenfalls ein hoher See-Officier, und fast als ein Mareschal im Felde / führet insonderheit das Commando, wann eine Escadre oder gewisse Anzahl Krieges Schiffe zu einer sichern Expedition ausgerüstet wird.

Von diesen insgesamt ist zu mercken / daß ein jeder von ihnen in einer Flotte sein eigen Schiff führet / und wann dergleichen hoher Officier in einer Schlacht sein Schiff verlieret / kan er frey in ein ander Schiff treten / und daselbst das Commando führen.

6. GENERAL-INTENDANT, ist ein Officier von Verstand und Meriten, durch welche alle Anordnungen und zur See gehörige Anstalten müssen gemacht werden: Er hat zugleich die Inspection mit über die Hafen / Magazinen und Zeughäuser eines Königreiches: Vor ihm müssen von denen unter sich habenden Intendanten alle Rechnungen abgeleget werden / er ertheilet auch denen Commissarien die benöthigte Ordres, und muß alles durch dessen Befehl und Commando geschehen.

7. COMMISSARIUS, ist ein dem Intendanten beygefügter Officier und Bedienter / welcher zur

Besichtigung der Schiffe employret wird/ damit an Munition und andern zum Schiff gehörigen Zurüstungen nichts ermangle: und weil deren in einem Königreich viel sind/ so haben sie noch über sich einen General Commissarium.

8. CAPITAINE, ist das Haupt eines Schiffs/ so über alle/ so darauff sind/ beedes Soldaten und Matrosen/ das Commando führet/und derohalben alle Rechte und Schiffs-Policey genau observiren muß. Ohne seinen Consens kan keiner/ weder Officier noch Gemeiner/ etwas unternehmen/ er aber einem andern sein Commando aufftragen/ wann er bißweilen von seinem Schiff ab/ und auff ein Admirals-Schiff zu gehen/ und daselbst zu commandiren Ordre bekommet.

9. LIEUTENANT, stehet unter dem Capitaine und ist auff jeglichem Schiff befindlich. Ein Admiral hingegen und Vice-Admiral, haben einen Capitain-Lieutenant, und 2 Unter-Lieutenants unter sich. Solche Lieutenants werden zu des Admirals oder Capitains Diensten gebrauchet/ daß / weil sie selbst von ihrem Schiff in der See so leicht nicht abkommen/sie von einem Schiff zum andern fahren/ und deren Geschäffte ausrichten müssen. Sonsten führen sie das Commando über das Schiffs-Volck/ und werden durch sie alle Befehle des Admirals oder Capitains bewerckstelliget.

10. COMMANDEUR, Dieses Wort wird öffters/ sonderlich/ wenn es Schiffe von einer Republique sind/ von dem Haupt oder Capitaine de

Kriegs

Kriegs-Schiffs / so die gantze Kauffarden-Flotte convoyret, gebraucht: eigentlich aber ist es zu verstehen von demjenigen Officier, so von der Stadt mitgegeben wird / das Commando über die darauf befindliche Soldaten zu führen / welche jedoch auch in Schiffs-Sachen von dem Schiffs-Lieutenant commandiret werden.

11. Der SCHIFFS-PREDIGER ist eine geistliche Persohn / welche den Gottesdienst so wohl auff der Reise als im Hafen verrichtet / indem er alle Abend und Morgen das Gebet thut / und alle Sonntag eine Predigt ableget: wird in Hamburg und Holland der Domine genennet.

12. SCHIFFER. Dieser führet eigentlich das Commando wegen des Segelns / dahero er die See wohl verstehen / und die Segel zu rechter Zeit mindern und mehren muß: welches er jedoch nicht thun / oder bey Nahe Befindung am Land den Cours verändern darff / ohne des Capitains Consens, den er allezeit darüber einholet.

13. STEUER-MANN. Nebst dem Schiffer sind auf einem Kriegs-Schiff noch allezeit zwey Steuer-Leute / ein Ober- und Unter-Steuer-Mann / so mit dem Schiffer gleiche Verrichtung in Beobachtung der Segelage haben: Und weil alles Volck des Schiffs in 3 Wachten / oder gleiche Compagnien abgetheilet / so hat der Schiffer die eine / der Ober-Steuermann die andere / und der Unter-Steuermann die dritte Wacht. Diese 3 Officiers müssen auch wegen der See-Carten / um den Cours recht zu

 halten /

halten/einstimmig seyn/so aber zu Zeiten eine Streitigkeit hierinnen sich zwischen ihnen ereignet / wird es von dem Capitaine verglichen.

14. Der HOCH- oder HAUPT-BOOTS-MANN: Führet nechst denen das Commando über die Matrosen, und muß ein guter verständiger Mann seyn/ der das gantze Schiffs-Werck wohl verstehe/auch die Tackelage des Schiffs wohl observire, und alle Matrosen in Arbeit stelle/ er muß auch alles was zur Tackelung des Schiffs / und in Vorraht gehöret/ verschaffen/und so dem Volck etwas zu nahe geschicht ohngescheuet vor dasselbe sprechen / hat neben sich einen Gehülffen oder Maat.

15. Der SCHREIBER ist ein Bedienter / welcher über alles was in das Schiff aus- und einkommt/ein accurates Regiester hält / um von allen gebührende Rechnung ablegen zu können. Er wird auch sonsten in des Capitains Verrichtungen gebraucht / und muß nebst dem Lieutenant ein Journal halten / von alle dem was passiret, wie der Wind wehet / was für einen Cours man halte/2c. welche beyde Journals dann mit einander übereinstimmen müssen.

16. Der BARBIER oder WUND-ARTZT: Deren sind auf Hamburgischen Convoy Schiffen ordentlich drey/der Ober-Mittel und Unter-Meister, welche beede Letztere aber unter des Ersten Commando stehen. Sie observiren alle Krancke und Verwundete auf dem Schiff / müssen auch alle Wochen im Barbieren das Jhre verrichten/ da dann der Ober-Meister den Capitaine und Lieutenant, der Mittel-

Meister

Meister die übrige Officiers bedienet/und der Unter-Meister, wiewohl mit Hülffe des Mittel-Meisters, bey Matrosen und Soldaten gleiches verrichtet. Im Curiren werden alle drey gebrauchet / jedoch nach Gutbefinden des Ober-Meisters / welcher dafür Rede und Antwort geben muß: Dörffen aber in Kranckheiten und Schäden / so in Schiffs-Sachen oder ordentlicher Weise einem zu stossen/ bey Straffe/ kein Geld nehmen/ sondern werden von der Admiralität besoldet.

17. SCHIFFS-ZIMMERMANN: Deren sind drey/ welche zu des Schiffs-Bau und Ausbesserung desjegen/ woran es Schaden genommen/bestellet / jedoch einer über den andern regieret.

18. CONSTABEL, so über die Ammunition des Schiffs gesetzet / und die Schiffs-Artillerie versorgen muß/ꝛc. Hat neben sich noch einen Maat oder Gehülffen / der jedoch unter seinem Commando stehet.

19. BUCHSEN-SCHIESSER: Deren sind 10. biß 12/welche dem Constabel an die Hand geben.

20. Der SCHIEMANN hat die Ancker-Touwen in seiner Verwahrung/ und ist anbey bestellet auf der Vor-Mast und Mars-Segel, in Wendung des Schiffs/ oder auch was daran fehle / Achtung zu geben / er hat gleichfals einen Maat oder Gehülffen/ so von ihm dependiret.

21. Der

21. Der BUDDELIER: Selbiger ist über das gantze Raum des Schiffs und alles Proviant gesetzet/ der dem Koch alle Eß-Wahren hervor gibt/auch alle Wochen oder 14 Tage unter das Volck ihr Brodt/ Butter/ rc. austheilet. Sein Maat oder Gehülffe hat gleiche Verwaltung nechst ihm.

22. Der MUND-KOCH, welcher vor den Capitain die Speisen verfertigen muß/ und einen Jungen unter seinem Commando hat.

23. Der SCHIFFS-KOCH, so vor das Volck alles Essen kochet: Ihme sind noch drey Jungen untergeben.

24. Der SEGELMACHER ist bestellt/ dasjenige was an den Segeln fehlet / zu bessern / und alles was dazu gehöret/ zu versehen.

25. Der TISCHLER.

26. Der SCHMIDT.

27. FEUERWERCKER, deren sind gemeiniglich zwey/so in dem grossen und Vor-Mars die Feuer-Pfeile schiessen/und die daselbst befindliche Granaten werffen: Da dann jedem ein exercirter Matros zu Hülff gegeben wird.

28. Der PROFOS hat Auffsicht über die Gefangene/ und straffet die Ubelthäter ab / wozu gemeiniglich der allerliederlichste Botts-Mann genommen wird.

Anhang

Anhang Von allerhand Gattungen der Schiffe/ nach dem Alphabet eingerichtet.

AIGUILLES von BOURDEAUX, sind Schiffe deren sich die Fischer in dem Dordogne und Garonne-Fluß bedienen.

ALLEGES sonsten LICHTER genant/ sind Erleichterungs-Schiffe/ oder allerhand leichte Fahr-Zeuge von mittler Grösse/ welche im Fall der Nöht denen andern Schiffen zu Hülff kommen und sie erleichtern/ damit sie desto besser fortkommen mögen.

ARCKE ist ein Fahrzeug so fornen spitzig und hinten breit ist/mit einem platten Boden/ und wird auf der Ober-Elbe viel gebrauchet.

BALON ist eine Siamitische Brigantin, so nur gerudert wird.

BARQUE, eine Art von Schiffen/mittler Grösse/ und etwa 50 Fuß lang/ so mit einem / öffters auch mit 2 Mast-Bäumen versehen/ und meistens auf dem Archipelago gebrauchet wird.

BARQUETTE ein kleines Schiflein/ so nicht mehr als 4 Ruder hat.

BECHES

BECHES oder BACHOTS sind kleine Schiffe / die zu Lyon auf der Saone gebraucht / und die Grössere davon / damit man kleine Reisen verrichten kan / Sapines genennet werden.

BELLANDE ist eine Nordische Art Schiffe / so unten her platt und eben / gleich einem Heu mit Mast und Segel ausgerüstet.

BOOT, ist ein klein Schiflein in Ost-Indien gebräuchlich: Wiewohl diesen Nahmen auch eine Art grosser Holländischer Schiffe führet.

BOYER, ist eine Flämische Chalouppe, mit einem doppelten Boden und Gabel-Mast versehen / damit es mit dem Quer-Segel ohne ziehen besser fortlauffen könne.

BRIGANTIN ist ein Schiff mit einem niedrigen Rand / führet 10 / 12 biß 15 Ruderbäncke / bey deren jeglichen ein Mann befindlich / ist sonst ein leichtes Fahrzeug denen See-Räubern sehr dienlich / inmassen es bey nahe 100 Mann in sich halten kan.

BRULOT ein Brenner / ist ein Schiff von alten Schiff-Holtz sehr leicht gebauet / mit allerhand feurigen Materialien, als Schwefel / Pech / Pulver und dergleichen / um die feindliche Schiffe anzuzünden / angefüllet. Wird sonsten un Navire Sorcier oder Zauber Schiff genannt.

BUCENTAURO ist das grosse Schiff zu Venedig, worauff der Hertzog fähret / wenn er sich alle Jahr

Jahr am Himmelfahrts-Tage das Adriatische Meer mit einem Ring vermählet. Dieses ist nun aufs prächtigste gezieret/und befindet sich auff der obern Deck ein Thron/ auff welchem der Hertzog zwischen denen fremden Abgesandten und Senatoren sitzet: Auf dem untern Deck aber sind die Ruder-Knechte. Am Vordertheil siehet man die Gerechtigkeit/so von Gold glåntzet/ in der Rechten ein blosses Schwerdt/und in der Lincken eine Waage haltend.

BULLE ist ein Schiff/so fornen und hinten/wie auch oben und unten platt ist/ mit einem Mast ohne Segel: wird gebraucht die Masten in andere Schiffe zu setzen/ oder auch wenn andere Schiffe gekielhalet oder auf die Seite gewunden werden / um sie zu calvatern oder dicht zu machen.

CABARRES sind allerhand Schiffe / so unten platt / und andern in der See behůflich sind: Die Dåhnen und Schweden heissen sie Clincar.

CAIC ist ein kleines Orientalisches Schiflein/ zur Hůlffe der Galeeren destiniret.

CARAQUES sind Portugiesische Schiffe/die nach Brasilien und Ost-Indien fahren.

CARAVELLE ist ein klein Schiff/ bey den Portugiesen und Spaniern gebråuchlich/ so sehr geschwinde seglet.

CHALAND ist ein Art von grossen Schiffen/ mit einem sehr erhabenen Hintertheil.

CHA-

CHALOUPPE ist ein kleines Fahrzeug/ hinten und fornen spitzig/ und von schnellen Lauff/ so denen andern Schiffen zu helffen und über zu setzen sehr dienlich.

CHAT ist ein Nordisches Schiff mit einem runden Hintertheil und Masten/ jedoch ohne Korbe.

CHATE ist ein Schiff/ daß nur Schiff-Geräth und andere zu Schiffen benöthigte Sachen führet.

CORALLINE ist eine Art von leichten Chalouppen, und dienet in Orient, Corallen zu suchen.

COUREAU, ein klein Schiflein auf dem Garonne Fluß/ zur Ladung der grossen Schiffe dienlich.

COURUETTE ist eine Art von langen Fahrzeugen / mit einem Mittel und kleinen Vor-Mast versehen/ gehet mit Segel und Rudern.

CRACK ist ein Schwedisches oder Dänisches Schiff/ mit 3 Mast-Bäumen ohne Körbe.

DAUGREBOT ist gleich einer Quesche, dessen sich die Holländer auf der Droogebanck zu ihrem Fischfang bedienen.

EVER ist ein Fahrzeug / hinten und fornen spitzig / auf der Nieder-Elbe meistens zur Passage von Hamburg nach Haarburg / Lüneburg / &c. und andern benachbarten Orten gebräuchlich / mit

einem platten Boden / einem Segel / und Riemen oder Ruders.

FELOUQUE ist ein schmales Schif / so auf dem Mari Meditterraneo von einem Ort zu dem andern zu passiren viel gebraucht wird / womit man jedoch sich jederzeit dem Lande nahe halten muß / und nicht weit in die See hinein sich begeben darff / kan ohngefehr 10 biß 12 Menschen auf haben.

FEUERBLAAS ist gleich einer Fregatte, von Dannen-Holtz gemacht / führet kein Geschütz / und wird von der Schwedischen Nation viel gebrauchet.

FILADIERE ist ein kleines Schiff / so platt und eben auf dem Bodem / und nur in etlichen Flüssen gebraucht wird.

FLIBOT, oder die kleine FLIUTE, ist ein Fahrzeug mit einem weiten Bauch / ohne Hinter- und Forder-Mast. Man heisset es sonsten Pinque, oder Englisches Flibot, und kan nicht über 100 Tonnen tragen. Die Engeländer bedienen sich auch einer Art der Flibots zu ihrem Heringfang / so sie Buche oder Nevre nennen / und ungefehr mit 60 Tonnen kan beladen werden.

FLÜTE oder FUSTE, ist ein Last-Schiff / welches mit langen und ebenen Quer-Balcken versehen / und am Hintertheil rund ist / führet ohngefehr 300 Tonnen.

FREGATON ist ein Spanisches Fahrzeug / dessen

sen Ladung ungefehr 800 biß 1000. Centner austrägt/ es hat einen viereckigten Hintertheil/ Mittel-Focke-Mast und Boegspriet / und dienet gemeiniglich die Milice zu führen/ oder auch die Galeeren abzuladen.

FREGATTE ist ein Krieges-Schiff von zwey Decken / hinten mit einem Spiegel / so sehr leichte zum segeln; die Leichteste davon führet 16 biß 25. Canonen/ und hat nur ein Deck.

GALLEASSE ist eine grosse Galeere , und wird von dieser bloß durch die Batterien/ so sie führet/ und das darauf gepflantzete Geschütz unterschieden. Sie führet auch 3 Mast-Bäume / welche nicht geleget werden können; da hingegen die Galeere nur 2 hat/ die man zur Noht legen kan.

GALEERE ist ein ebenes und gleiches Schiff/ mit einem niedrigen Rand und 2 Mast-Bäumen versehen; läuffet mit Segeln und Rudern / welche die darauff befindliche Sclaven treiben müssen / und wird auf dem gantzen Mari Mediterraneo sonderlich im Krieg gebrauchet.

GALIOTE ist eine kleine Galeere, so auch sonst eine halbe Galeere genandt wird / auf jeglicher Seiten hat sie 16 biß 20 Ruder-Bäncke / bey jeglicher aber nur einen Mann / träget auch nicht mehr als einen Mast / und einige kleine Canonen. Die Schiffs- oder Boots-Knechte sind eitel Soldaten/ welche nach Verlassung der Ruder-Bäncke wieder Musqueten nehmen müssen.

GALLION ist eine Art Spanischer Schiffe / so beedes zur Defension und Ladung dienlich / woraus die aus West-Indien kommende Silber-Flotte bestehet.

GALLIOT ist gleicher Art mit einer Schmacke, jedoch grösser / und werden in vielen drey Masten gefunden: doch sind sie meistentheils nur mit einem Mast und Gabel-Segel / wie eine Schmacke, doch ohne Schwerdter.

GONDOLEN sind eine Art kleiner Chaloupen, deren man sich sonderlich in Venedig, hin und her zu passiren, wie auch zu Spatzier-Fahrten bedienet.

GRIBANE ist ein geringes Schiflein / welches man in der Normandie zu kauff hat.

HECKBOOT ist gleich einer Fleute, doch hat unten das Spiegel einen Band oder Heeckbalg liegen.

HEU oder HUS ist ein Mittel-Schiff mit breiten Quer-Balcken / oder sogenannten Banden, hinten rund / und hat einen grossen Mast / welcher ein ungewöhnlich Segel führet.

HOURQUE oder HOUCRE ist ein Holländisch Fahrzeug / sehr leichte / und von gleichen Quer-Balcken / auch hinten rund / wie die Fleute, bißweilen aber hat es auch wohl einen kleinen Spiegel: ist gleich einer Heu mit Masten versehen / und hat einen Theil von Vorder-Segel:, sonsten aber sehr leicht

zu

zu segeln / treflich zu laviren, und mit den Zwerg-Segel den Wind zu fassen.

JACHT ist ein kleines Englisches Schiff / so beedes zur Lust und Defension dienet.

JELLE ist ein klein Fahr-Zeug / fornen und hinten spitzig / und in Norwegen und Moscau viel gebräuchlich.

KAAG ist ein Fahr-Zeug / so einer Schmacke gleichet / und auff der Nieder-Elbe viel gebrauchet wird.

LIN ist ein Schiff / das sonder Gefahr mit allen Winden läuffet.

LONDRE ist eine Art Galeeren mit schwerer Ausrüstung / und treflich schwer zu rudern: hat an statt des Fordertheils / eine Brustwehr und Rambade, welche kan zugefalten und ausgebreitet werden.

MAONES sind Türckische Schiflein.

MARSILIANE ist ein Venetianisches Mittel-Schiff / welches nur bloß in dem Golfo di Venetia und längst der Dalmatischen Seiten segelt: ist mit einem sehr grossen viereckigten Vordertheil / und haben die Grösten davon vier Maste: ihre Ladung ist ohngefehr 14 biß 15000 Centner / die kleinen aber haben keinen Hinter-Mast.

Mascul

MASCULIT, ist eine Indianische Chalouppe, dessen Rand mit einer Art langen Graß benähet/und die Ritzen mit Mooß von Bäumen verstopffet sind.

PAQUET-BOOT ist ein Schif/welches zu denen Passagen, sonderlich von Calais nach Douvre dienet.

PARCANS sind grosse Indianische Fahr-Zeuge/ die hinten und fornen können gelencket werden.

PATACHE ist ein Kriegs-Schiff/welches denen andern als Convoy zu folgen pfleget. Lieget sonsten a l'ordinaire im Eingang des Hafens/umb die Königl. und andere einlauffende Schiffe zu observiren, und solche zu verkundschafften.

PERMES sind Gefässe Gondolen, die man in Constantinopel, Galata, und andern Orthen zum überfahren brauchet.

PINASSE ist ein von hinten zu erhöhetes Fahr-Zeug/ welches lang/ enge und leicht gemachet: der Ursprung dessen komt aus Norden/ und ist es mit Segel und Ruder versehen.

POLACRE oder POLAQVE ist ein Mittelländisches Fahr-Zeug/ welches einen vordern Mast mit einem Segel/ so unten breit und oben zugespitzt an der Boegspriet aber ein grosses viereckigtes Segel führet.

PONTON ist ein Schiff/etwa 3 oder 4 Schuh hoch/welches zu übersetzung der Leute und Ausbesserung der Schiffe dienlich.

POSTILLON ist eine kleine Patache, welche et
was zu verkundschafften/und Brieffe oder Zeitunge
einzubringen/ im Hafen gehalten wird.

QVESCHE ist ein klein Schiff/ mit einem De
und Gabel-Mast.

RAMBERGES ist eine Art von Kriegs-Schiffen
die vormahlen in Engelland gemachet worden/alln
sie heutiges Tages Pantachen genennet werde
Man gebraucht solche in den Flüssen daselbst.

SAIQVE ist ein Griechisches Schiff/ mit eine
Korb-Mast/ der von einer ungemeinen Länge: v
dem Wind seglet es am besten/ massen es sonsten
was von Holtz-Werck zu schwer/und der lange Ko
Mast auch hinderlich ist.

SAMEQVIN ist ein Türckisches Kauffarde
Schiff/ welches gar am Ufer zu segeln pfleget.

SCHAUCKEN werden von den Schiffs-Zim
mer-Leuten gebraucht/ umb darinnen zu stehe
wann sie die Schiffe calfatern.

SCITIE ist ein klein Schifflein/ bloß mit ein
Decke: seglet mit in die Höhe zugespitzten Segle
sonst Hasens-Ohren genandt.

SEMAQUES sind in denen Holländischen R
vieren oder Flüssen gebräuchliche Schiffe/ so n
einen Mast führen.

S

SENEAU ist eine lange Barque, welche die Holländer zum Lauff gebrauchen / kan aber über 20 oder 25. Personen nicht einnehmen.

SMACKE ist ein Holländisches Fahr-Zeug / hinten und vornen breit: führet einen Gabel-Mast und Boegspriet, wie auch auf beyden Seiten Schwerdter. Hat eine etwas erhöhete Decke / hinten einen grossen Flaggen-Stock. Die grösten davon können 12 biß 16 / die mittlere 8 biß 10 / noch kleinere 5 biß 6 / die kleinesten aber 2 biß 4 Last laden.

TARTANE ist ein Mittelländisches Schiff / mit einem gespitzten Segel und Focke-Mast.

TORTUE ist ein Schiff / mit einer gleich einem Schwiebbogen gemachten Decke / darunter die Passagiers und Soldaten mit ihren Sachen sich befinden.

TRAVERSIER ist ein kleines Fahr-Zeug / mit einem Mast und 3. Segeln / nemlich einem an dem Mast / dem andern an der Stützen / nnd dem dritten über dem Steuer-Stock.

TRONC ist ein kleines Fahr-Zeug / mit einer Decken und viereckigten Segel.

Und so viel von ein und anderen Gattungen der Schiffe / welche am meisten gebräuchlich: und wird man sich bemühen von andern Sorten mehr künfftig Nachricht einzuholen.

Scribenten.

Salom. Hardar, Gründl. Bericht von Schiffarthen / wie sie beschaffen / woher sie kommen / und wie sich diejenigen / so sich ihrer gebrauchen / verhalten sollen. Leipz. 1607. 8vo.

Joseph Furtenbach Architectura Navalis vom Schiff-Gebau Ulm. 1629. fol. fig.

Tangermanns Schiffarth-Buch. Hamb. 1656.

*

Tychonis Christierni Ars Navigandi. *Hafn.* 1642. in 4to.

Joh. Schefferus de Varietate Navium. *Argent.* 4to.

Christoph. Scheibler de Varietate Navium *Giess.* in 4to.

Anth. Thysii Historia Navalis. *Lugd. Bat.* 1657. 4to.

Henr. Manwaring Dictionarium Nautarum, omnes partes & res in navibus occurrentes, terminos & phrases in praxi usitatas exhibens. *Angl. Lond.* 1670. 4to.

Andr. Wackelii Praxis nautica rectificata cum descriptione & usu instrumentorum in arte nautica &c. *Angl. Lond.* 1670. 4to.

**

Architecture Navale de Monsr. Dassie. *Paris* 1617. 4to.

Art

Art de l' homme d' épee ou Dictionaire du gentilhomme, dans la III. Partie contenant l'art de la Navigation. Paris 1680. 12mo.

L' Art des Armées Navales ou Traité des Evolutions Navales par Paul Hoste. *Lyon* 1697. folio. *en deux parties.*

Dictionaire de Marine contenant les Termes de la Navigation & de l' Architecture Navale, avec les Regles & Proportion qui doivent y étre observées, avec de figures. A. Amsterd. 1702. in 4to.

Pietro di Medina *Arte del Navigare.* Venetia. 1609. 4to.

* *
*

De Nederlandse Scheps-Bouw-Konst, door *Cornelis van Yck.* Delfft. 1695. fol.

Nieuwe Hollandse Scheeps-Bouw van *Carel Allard.* Amsterd. 1695. 4to.

Nicolai Witzen Scheeps-Bouwen Bestier, Amsterd. 1671. fol.

Zee-Politie der Vereenigde Nederlanden, ende in twee Boecken beschreven dor *Joh. Tiassens*, met eenige authentique Stücken, tot onderrechtinge en kennisse tot de Politie dienende. *Gravenhage* 1670. 4to.

Innhalt Des Geöffneten See-Hafens.

See-Zeichen der meisten Nationen und Regenten. 3

Schiff-Flaggen.

Käyser	11	Florentz	24
Spanien	ibid.	Livorno	ibid.
Portugal	12	Genua	ibid.
Franckreich	13	Monaco	ibid.
Engelland	14	Modena	25
Dännemarck	16	Ragusa	ibid.
Schleßwig-Holstein	17	Sardinien	ibid.
Schweden	ibid.	Corsica	ibid.
Pohlen	18	Sicilien	ibid.
Moscau	ibid.	Malta	ibid.
Chur-Brandenburg	19	Candia	ibid.
Churland	20	Cypern	26
Hamburg	ibid.	Türckey	ibid.
Lübeck	ibid.	Smirna	ibid.
Staaten der Vereinigten Niederlande	ibid.	Jerusalem	ibid.
		Barbarey	ibid.
Ost-Frießland	23	Algier und Tunis	27
Pabst	ibid.	Tripoli	ibid.
Venedig	24	Salêe	ibid.
Savoyen	24		

Mohren

Mohren von Capo Verde und Guinea	27	Völcker in Orient	ibid.
Persien	ibid.	Groß Mogol	28
Groß-Tartar Cham	ibid.	Käyser in China	ibid.
		Wilden in America	ibid.

Erklährung der Buchstaben und Zahlen/welche in denen Kupfferstücken des vollkommenen Schiffes angewiesen werden / und zwar die äusserlichen Theile. 29

Die innerliche Theile. 33

Der grosse Mast mit allen zubehörigen Stücken. 37

Der Fock-Mast und dessen Touwerck 71

Der Bezaan-Mast mit seinen zubehörigen Stücken. 84

Der Boegspriet mit ihren Touwerk 98

Bericht von der Structur oder Bau eines vollkommenen Krieges-Schiffes / mit allen seinen äusserlichen und innerlichen Theilen. 109

Innerliche Abtheilungen und Kammern des gantzen Schiffes 136

Ordnung der { Tackelage 142
grossen Mast 143
Fock-Mast 145 }

Ordnung

Ordnung der { Bezaan-Mast 146
Ordnung der { Boegspriet. 147

Kurtzer Entwurff des Segelns / insonderheit wie solches bey den Schiffen / so von Hamburg absegeln / gebräuchlich. 148

Von der Losung oder Begrüssung im Schiessen. 152

Entwurff der gewöhnlichsten und bekandtesten See-Officiers oder Schiffs-Bedienten / vom höchsten biß zum niedrigsten. 154

Anhang von allerhand Gattungen der Schiffe. 161

Scribenten. 172

No. 1.

In

Or

Ku

B

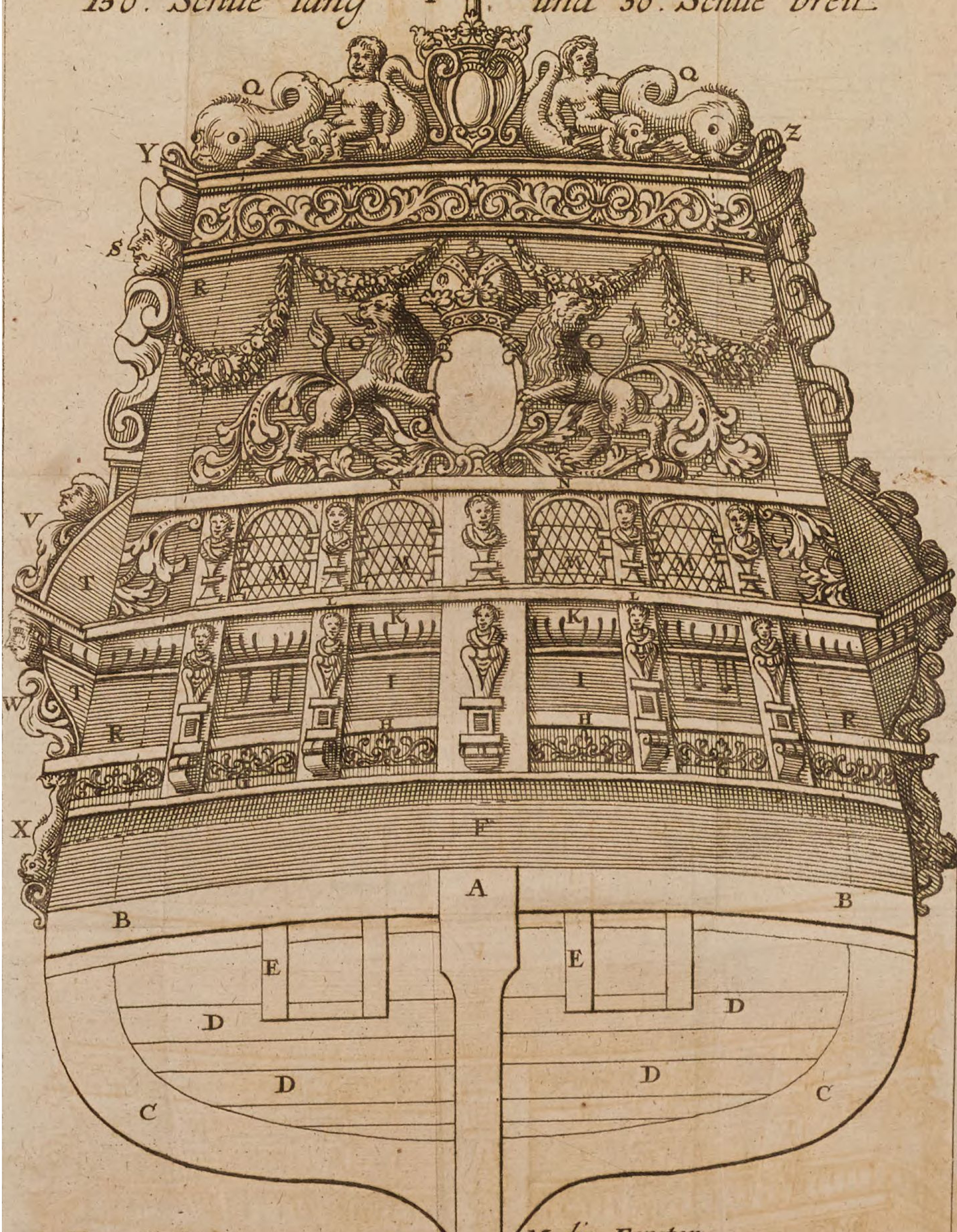
Er

Au

Sc

No. II.
PROFIL oder DURCHSCHNITT
Eines ADMIRAL SCHIFFS Von 104 Canonen
Sambt seinen Innersten Abtheilungen
Und Deren Benennung.
D. Lemkus. fec.
5 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

Spiegel oder Hinter=theil eines Schiffs von 150. Schue lang und 36. Schue breit. №. IV.



A. Vor=Steve.

A. Die Hinter=Steve.

B. der Heck=Balke.

C. die Bill=höltzer, welche auswendig nicht zusehen.

D. die Balcken des Spiegels.

E. die Heerten und Kammer Pforte.

F. Gilling.

G. das Bildwerck über der Gilling.

H. die Leiste der Gilling.

I. die freyen Felder bey der Cajüte Pforte.

K. geschnittenes Laubwerck unter der Cajüte Fenster.

L. der Fenster-balck der Cajüte.

M. die Fenster.

N. Balcke worauf die Hutte ruhet.

O. Wapen oder Nahme wie das Schiff heiset.

P. das Esels haupt.

Q. das Hackebord.

R. Huckstümers zu befestigung des Spiegels.

S. die grossen Manns=bilder über der Galderey.

T. Flaack der Galderey.

V. das öberste Bildwerck der Galderey.

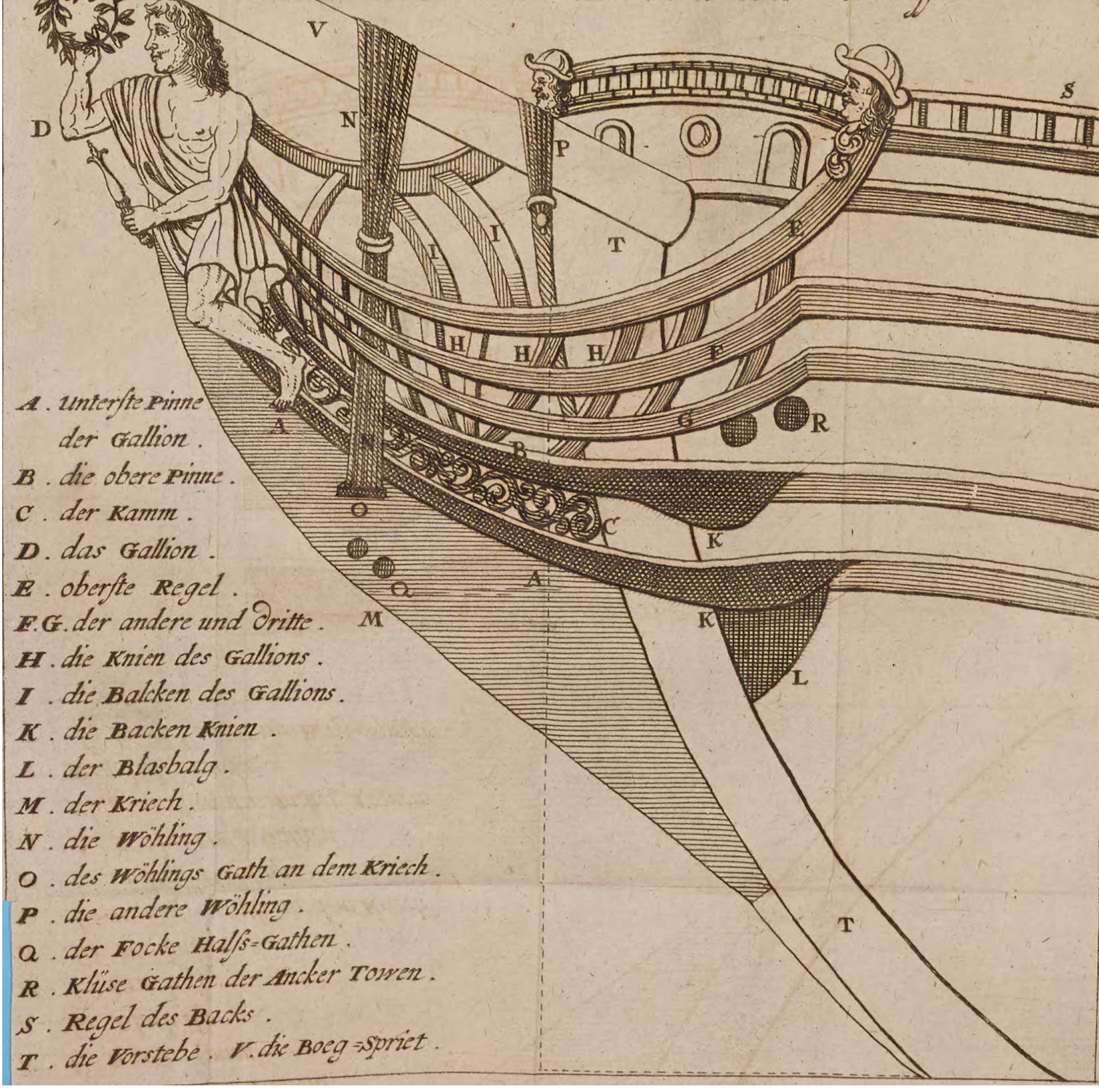
W. unterste Bildwerck.

X. Delfien under der Galderey.

Y. Z. Austehende Seiten des Hackebords.

Schiffs

Das Vorder=theil eines Schiffs. № III.



A. unterste Pinne der Gallion.
B. die obere Pinne.
C. der Kamm.
D. das Gallion.
E. oberste Regel.
F. *G*. der andere und dritte.
H. die Knien des Gallions.
I. die Balcken des Gallions.
K. die Backen Knien.
L. der Blasbalg.
M. der Kriech.
N. die Wöhling.
O. des Wöhlings Gath an dem Kriech.
P. die andere Wöhling.
Q. der Focke Halſs=Gathen.
R. Klüse Gathen der Ancker Towen.
S. Regel des Backs.
T. die Vorstebe. *V*. die Boeg=Spriet.

J

D

Kr

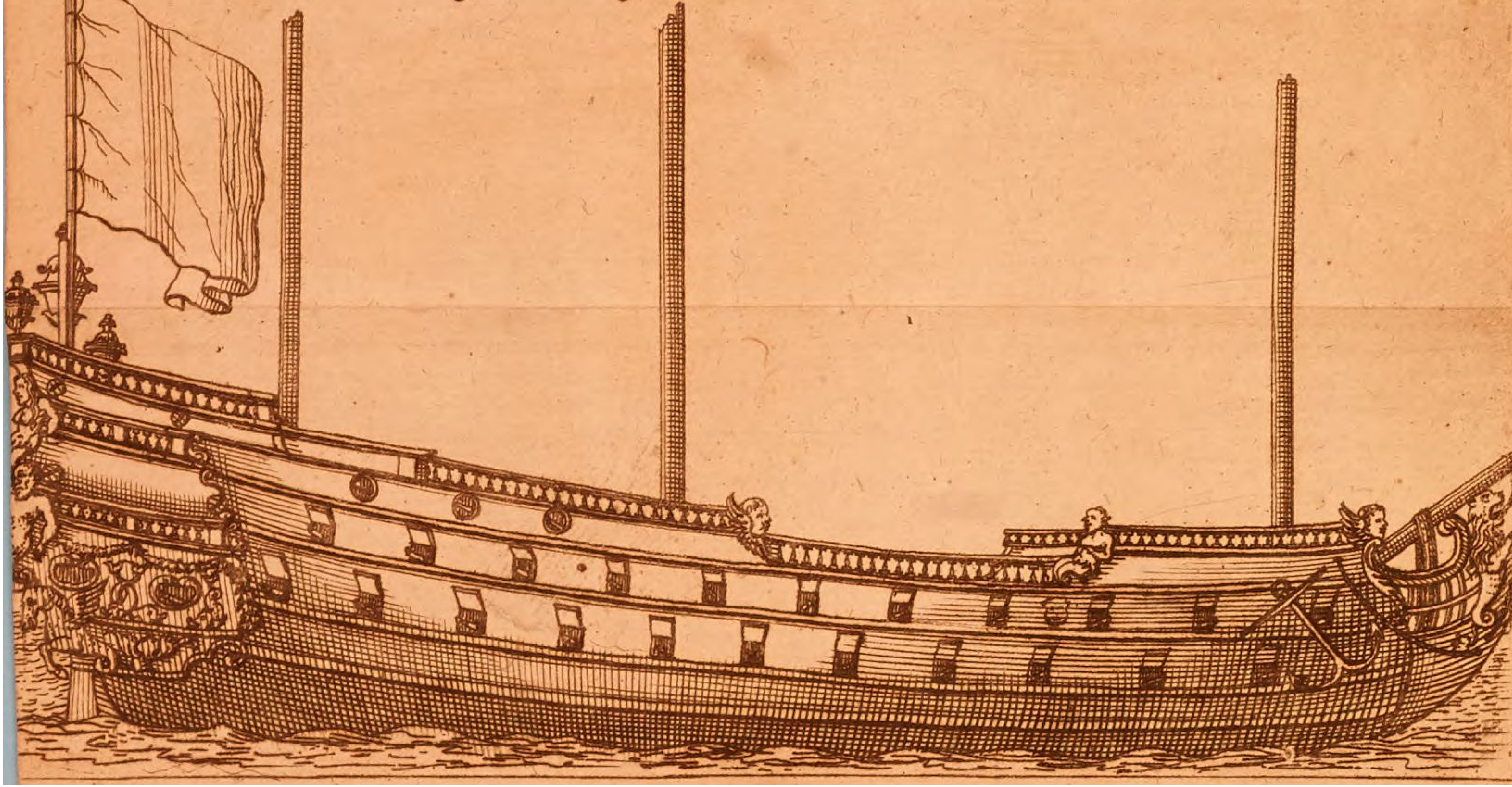
B

Er

Ar

So

N.o V. Ein Kriegs Schiff nach Frantzöischer Construction



BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Der Geöffnete See-Hafen Worinnen nicht allein Der meisten Nationen und Regenten, ingleichen fürnehmer See- und Handels-Städte in allen Theilen der Welt gewöhnliche Schiff-Flaggen Und andere See-Zeichen, Sondern auch Alle äusserliche und innerliche Theile eines vollkommenen Schiffes, Nebst vielen Merckwürdigkeiten, So wohl in einer deutlichen Beschreibung als
Bd.: 1

Hamburg (1705)

Augsburg, Staats- und Stadtbibliothek -- Enc 587 -1,1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11245665-7
VD18 12058971-001